

70 ans d'engagement total.



Rega 1414

## Rapport annuel 2021

Là pour la Suisse,  
depuis 1952.

# Sommaire

## Actualités 2022

- 5 Un réseau aux mailles serrées
- 10 L'amélioration continue, un crédo
- 13 Et la médecine est devenue aérienne

## Sous les projecteurs en 2021

- 17 Points forts de l'année écoulée

## Activités 2021

- 21 Interventions hélicoptères et avions
- 26 Projets et thèmes
- 30 Chiffres clés
  
- 32 Conseil de fondation
- 33 Direction
- 34 Charte
- 36 Gouvernance et compliance
  
- 40 Dates clés dans l'histoire de la Rega



## 70 ans au service des personnes en détresse



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Le 27 avril 2022, la Rega fêtera les 70 ans de sa création. Beaucoup de choses ont changé depuis ses débuts. Les parachutes et les avions légers qui se posaient sur des glaciers ont fait place à des hélicoptères et des avions-ambulance ultra-modernes. Alors que les premiers intervenants, malgré une approche déjà responsable, n'avaient que des ressources limitées, la Rega dispose aujourd'hui d'unités de soins intensifs volantes qui ont valeur de référence dans le monde entier.

Malgré tout, notre organisation est restée la même : notre priorité est de préserver le bien-être des patientes et patients et d'apporter une aide médicale aérienne aux personnes en détresse. Une aide très demandée : l'an passé, notre centrale d'intervention a organisé plus de 18'000 missions – un chiffre jamais atteint auparavant. En outre, la Rega a continué d'assumer des tâches diverses pour soutenir les autorités face à la pandémie, notamment en tant que « cellule de coordination » chargée d'optimiser l'exploitation nationale des unités de soins intensifs. Nous sommes sans cesse à la recherche de meilleures solutions, pour sauver encore plus de personnes : les jumelles de vision nocturne développées spécifiquement pour la Rega sont déjà en phase d'exploitation opérationnelle, tout comme le drone Rega, et notre dispositif d'intervention a encore été renforcé avec le stationnement d'un hélicoptère à Sion.

Ainsi, l'an dernier encore, la Rega a rempli sa mission. Elle est un élément incontournable du paysage de la santé suisse. Nous sommes ici avant tout reconnaissants à nos plus de 3,6 millions de donatrices et donateurs. Chacune de leurs contributions compte et concourt à optimiser encore nos prestations au service des patientes et des patients.

**Michael Hobmeier**

Président du Conseil de fondation

**Ernst Kohler**

CEO/Président de la direction

# Actualités 2022



## Un réseau aux mailles serrées

**Comment être sûr de toujours arriver rapidement auprès du patient ? En ne partant jamais de trop loin ! Au fil des ans, avec l'aide de la population suisse, la Rega a construit l'un des réseaux de sauvetage aérien les plus denses au monde. Et elle continue de renforcer son dispositif, pour améliorer la prise en charge médicale par les airs.**

Afin de pouvoir être au plus vite auprès de ses patientes et patients, la Rega s'appuie aujourd'hui sur 13 bases d'intervention et une base partenaire. Ces bases, qui représentent une flotte de 19 hélicoptères de sauvetage, quadrillent le territoire de telle sorte que les équipages peuvent rallier n'importe quel point de Suisse en 15 minutes maximum. Sur chacune d'entre elles, il y a 24h/24 et 7j/7 un équipage prêt à faire décoller un appareil. Ce dispositif d'intervention continue de faire ses preuves jour après jour et permet aux hélicoptères de voler chaque

année au secours de plus de 11'000 patientes et patients.

### **Des réflexions fondamentales avant même la naissance de la Rega**

Le Dr Rudolf Bucher, fondateur de la Rega, pose les bases de ce dispositif dès le début des années 1950. Dans ses réflexions et analyses sur le déploiement d'une garde aérienne de sauvetage, documentées dans son livre « Fliegen Retten Helfen », il écrit : « Nous aurons



L'hélicoptère Rega de la base d'Untervaz (GR), prêt à intervenir 24h/24.

**« Une centrale d'intervention a une vue d'ensemble sur les aéronefs disponibles ou en cours d'intervention [...]. Il est de notre responsabilité de veiller à ce que soient mobilisés les moyens d'intervention les plus adaptés et les plus proches du lieu de l'accident. »**

Dr Rudolf Bucher, *fondateur de la Rega*

beau compresser le temps pour faire décoller nos aéronefs et être capables de rallier très vite des endroits relativement éloignés, la priorité n'en restera pas moins de réduire au maximum les distances à parcourir. En d'autres termes, nous devons éviter dès le début de lancer toutes nos interventions depuis un même point. » Par ailleurs, le choix des emplacements des bases ne doit selon lui pas être guidé par les frontières cantonales ni par des intérêts politiques, mais par une considération tactique du « terrain d'intervention ». Ainsi, afin d'évaluer les meilleurs sites, Rudolf Bucher croise divers paramètres, comme la topographie, les situations météorologiques courantes, les statistiques d'accidents de montagne, de vol et d'avalanches ainsi que la densité de population de la Suisse.

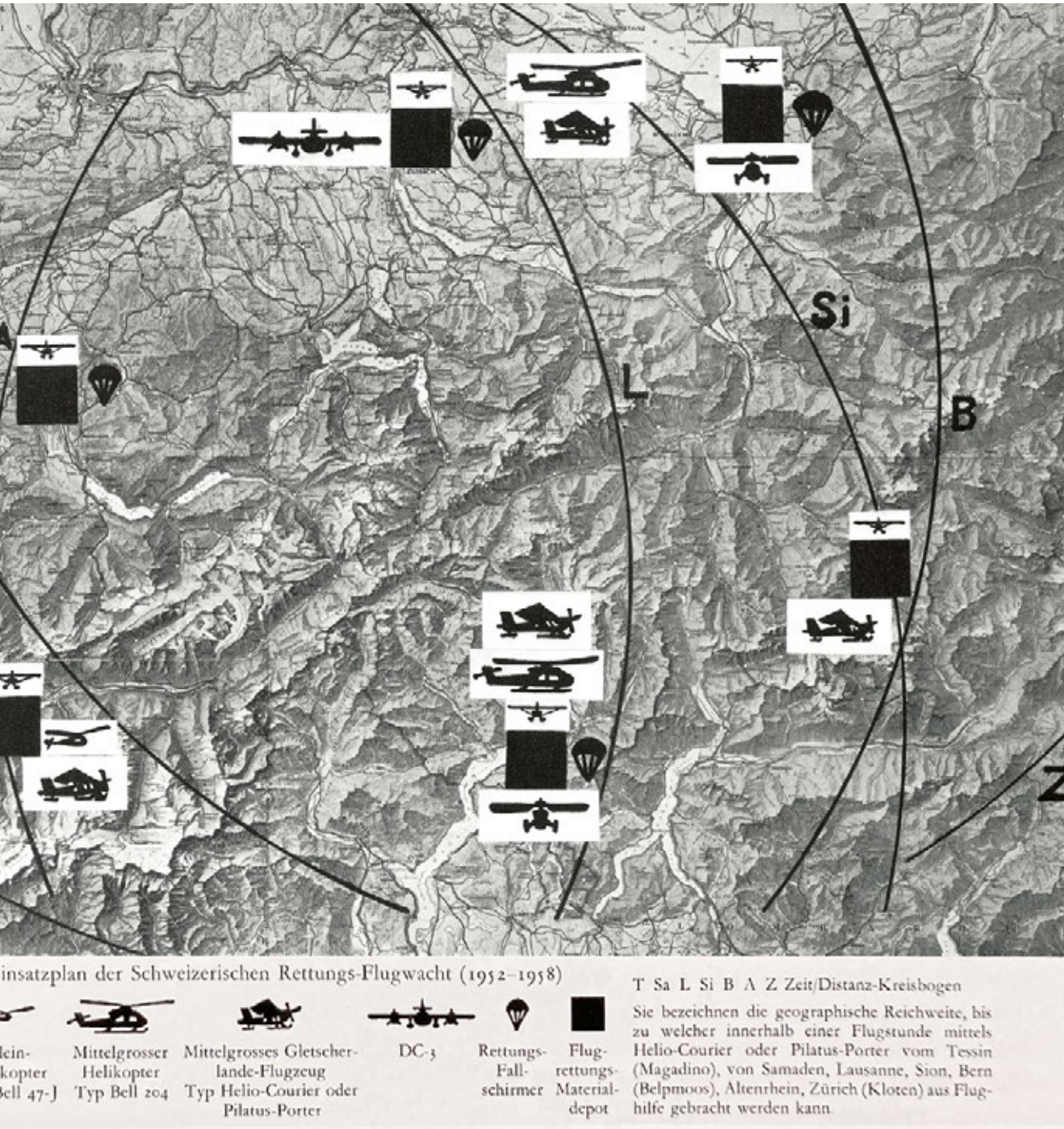
### Petit à petit, une organisation construite sur des décennies

À ses premières heures, la Garde aérienne suisse de sauvetage n'a pas suffisamment de fonds pour pouvoir gérer ses propres bases ou acquérir des aéronefs. Des particuliers prêtent leurs engins pour les interventions, la première infrastructure en propre prenant la forme de dépôts de matériel. Rudolf Bucher sait que les recettes des missions de sauvetage ne pourront jamais couvrir les coûts de fonctionnement du dispositif qu'il a imaginé. Sa solution : des actions de collecte pour pouvoir financer l'achat d'aéronefs que la Rega mettra ensuite à disposition de particuliers ou d'entreprises en vue de leur exploitation commerciale. En cas d'alerte, l'hélicoptère sera affecté à l'opération de sauvetage.

### Le premier hélicoptère de la Rega était basé en Valais

Un mode de fonctionnement qui va s'avérer efficace, comme le montre l'exemple du premier hélicoptère de la Garde aérienne suisse de sauvetage : offert par l'Union suisse des coopératives de consommation (U.S.C.), le Bell 47 J est mis à disposition du légendaire pilote valaisan Hermann Geiger et stationné sur l'aéroport de Sion. Ainsi, l'entretien et l'exploitation de l'appareil sont garantis, et le Valais bénéficie en tout temps d'un hélicoptère pour les opérations de sauvetage. Ce modèle va faire école : jusqu'au milieu des années 1980, des sociétés commerciales partenaires comme Air Grischa ou BOHAG mènent à bord d'hélicoptères de la Rega non seulement des sauvetages, mais aussi des vols dans le cadre par exemple d'activités d'exploitation forestière.





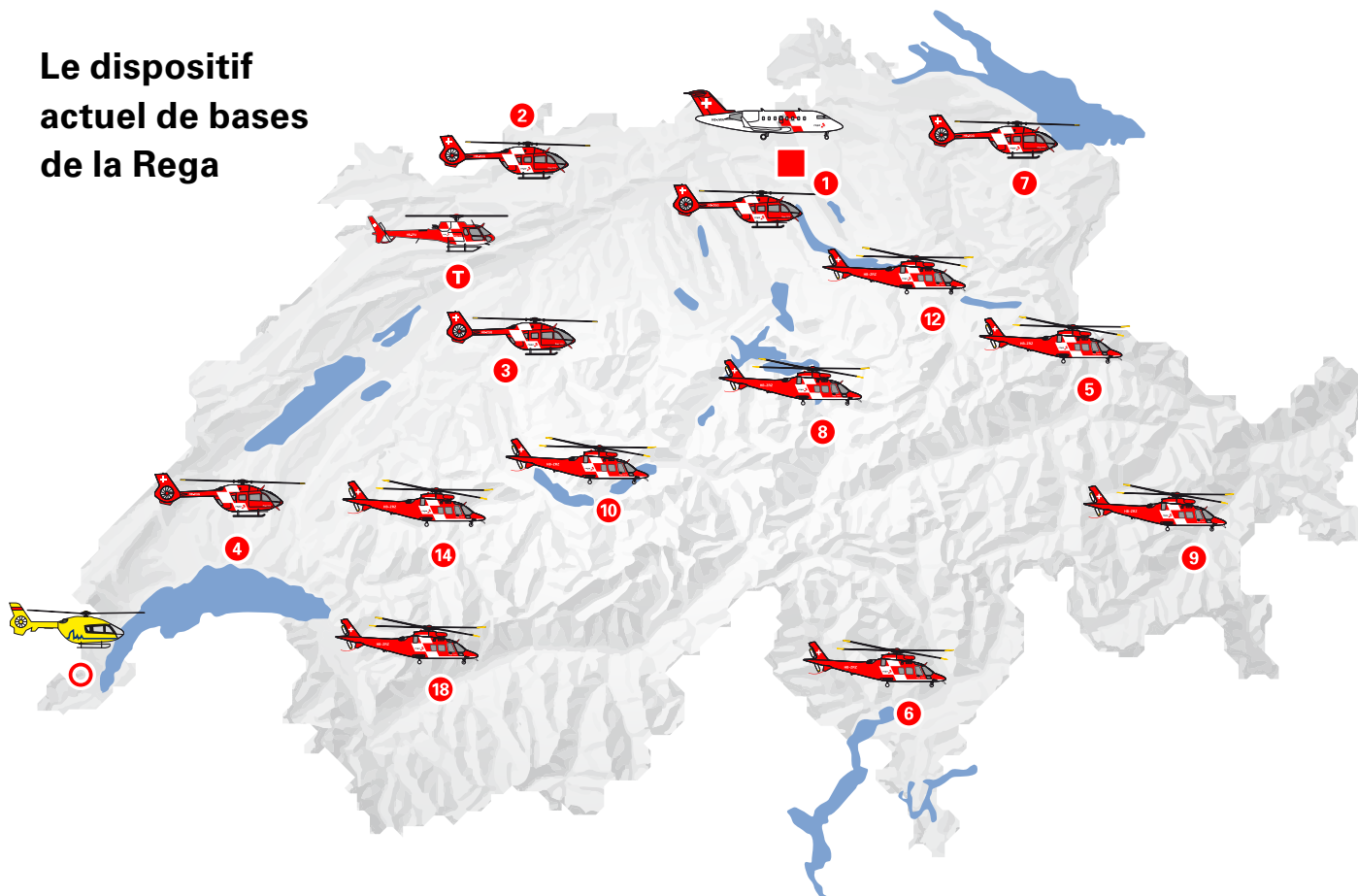
Le plan de préparation et d'intervention de la Garde aérienne suisse de sauvetage (1952 – 1958)  
 Source : « Fliegen Retten Helfen », de Rudolf Bucher, publié en 1961

**Grâce aux donateurs, la Rega investit dans ses propres moyens d'intervention**

Après la mise en place de l'affiliation au milieu des années 1960, et grâce au soutien dès lors sans cesse croissant de la population suisse, la Rega peut au cours des décennies suivantes investir de plus en plus dans ses propres infrastructures et aéronefs. En plus d'entretenir des partenariats avec

des entreprises commerciales qui mènent des interventions de sauvetage pour son compte, elle commence donc à déployer et exploiter ses propres bases et hélicoptères, réservés exclusivement au secours aérien. Ses responsables comprennent que la poursuite de l'optimisation de la prise en charge médicale par les airs ne peut passer que par le recours à des hélicoptères bi-turbines et par une spécialisation poussée de la

## Le dispositif actuel de bases de la Rega



- Centre Rega
  - 1 Rega 1 – Base de Zurich
  - 2 Rega 2 – Base de Bâle
  - 3 Rega 3 – Base de Berne
  - 4 Rega 4 – Base de Lausanne
  - 5 Rega 5 – Base d’Untervaz
  - 6 Rega 6 – Base de Locarno
  - 7 Rega 7 – Base de Saint-Gall
- 8 Rega 8 – Base d’Erstfeld
  - 9 Rega 9 – Base de Samedan
  - 10 Rega 10 – Base de Wilderswil
  - 12 Rega 12 – Base de Mollis
  - 14 Rega 14 – Base de Zweisimmen
  - 18 Rega 18 – Base de Sion
  - Rega 15 – Base partenaire de Genève
  - T Base d’entraînement – Granges

formation des paramédics. Cela signifie que l’approche mixte – soit des hélicoptères et des équipages affectés tantôt au sauvetage, tantôt à des activités commerciales – ne suffit plus. Le dispositif en place aujourd’hui à l’échelle de la Suisse sert exclusivement les opérations de sauvetage – et donc l’intérêt du patient. Mais si ce réseau de sauvetage aérien est déjà l’un des plus denses et des plus modernes du monde, il n’est pas question pour autant de céder à l’immobilisme : l’une des missions principales de la Rega reste l’amélioration de la prise en charge médicale,

raison pour laquelle elle optimise en permanence son dispositif.

### Développement des infrastructures existantes

Il faut ici, entre autres, s’adapter constamment aux évolutions sociétales. Ainsi, confrontée à une société sans cesse en mouvement, la Rega a progressivement augmenté ces 15 dernières années sa disponibilité nocturne. Les bases ont





Les bases forment un réseau dense qui permet à la Rega de rallier n'importe quel point du pays en 15 minutes maximum.

été réagencées et élargies en conséquence, par exemple avec l'ajout de chambres. Les bases de Mollis, Samedan et Zweisimmen sont en cours de reconstruction ou de modernisation.

### **De nouvelles infrastructures et de nouveaux partenariats**

Un autre moyen de renforcer le dispositif est de stationner des hélicoptères de sauvetage sur de nouveaux sites ou d'établir des partenariats. À Genève, la Rega est depuis 1987 partenaire du canton : ce sont les Hôpitaux universitaires genevois qui exploitent la base et l'hélicoptère, dont les interventions sont coordonnées par la centrale d'intervention de la Rega. Depuis Noël 2021, un équipage Rega est présent 24h/24 sur l'aéroport de Sion. Ce mode de fonctionnement a été adopté d'entente avec la société locale Héli-Alpes, qui héberge l'hélicoptère de la Rega dans son hangar. À l'avenir, le Bell 429 d'Héli-Alpes intégrera également le dispositif de la Rega. De premières démarches sont menées en vue de la création d'une nouvelle base dans l'Entlebuch : le canton de Lucerne et la Rega sont actuellement à la recherche d'un site adapté.

### **La centralisation de la coordination, clé de la rapidité**

Une utilisation optimale, au meilleur des intérêts du patient, de ce dispositif reposant sur des moyens disséminés à travers tout le pays requiert une coordination centralisée de toutes les opérations. Ce n'est qu'ainsi que peut être mobilisé à coup sûr le plus proche des équipages indiqués au regard de toutes les missions en cours et d'autres paramètres tels que la météo. Cela aussi, les pionniers de la Rega l'avaient bien compris, eux qui écrivaient dans le rapport annuel 1961 de la Garde aérienne suisse de sauvetage (GASS) : « Une centrale d'intervention a une vue d'ensemble sur les aéronefs disponibles ou en cours d'intervention [...]. Il est de notre responsabilité de veiller à ce que soient mobilisés les moyens d'intervention les plus adaptés et les plus proches du lieu de l'accident. » – une conclusion plus actuelle que jamais au vu de la multiplication des interventions et de la complexité croissante du sauvetage aérien. Au cours de ces 70 dernières années, la Rega n'a donc pas uniquement investi dans ses bases et sa flotte d'hélicoptères, mais aussi dans sa centrale d'intervention nationale – cœur de son dispositif de sauvetage. C'est en effet la combinaison d'une décentralisation des sites et d'une coordination centralisée des moyens d'intervention qui, en cas d'urgence, permet de garantir que l'assistance médicale aérienne arrive aussi vite que possible au patient. Ce cadre opérationnel, esquissé il y a plus de 70 ans par Rudolf Bucher, est à ce jour inchangé dans ses grandes lignes. Socle de la réussite de la Rega, il permet aujourd'hui aux équipages de ses hélicoptères de venir chaque jour en aide à 34 personnes en moyenne – et témoigne du caractère visionnaire des réflexions du fondateur et des pionniers de la Rega.



## L'amélioration continue, un crédo

**Grâce à son service de recherche et de développement, la Rega dispose du savoir-faire pour modifier ses avions et hélicoptères et créer des pièces d'équipement en toute autonomie. Ces améliorations, même les plus discrètes, facilitent le travail des équipages et bénéficient en fin de compte aux patientes et aux patients. Gros plan sur deux projets en cours.**

Optimiser le sauvetage aérien est l'une des principales tâches de la Rega. Depuis sa fondation, elle n'a de cesse d'élaborer de nouvelles idées pour perfectionner l'aménagement et l'équipement de ses aéronefs. Ses exigences spécifiques ne l'autorisent guère à s'approvisionner en pièces standard. Aujourd'hui comme hier, si la Rega a besoin de matériel amélioré, elle doit le mettre au point elle-même. Toutefois, cette activité de conception est devenue plus complexe et plus

lourde, en raison de l'abondante réglementation et des normes strictes en vigueur dans le secteur de l'aviation.

### **Des idées concrétisées en interne**

Ainsi, depuis l'évolution de la législation en 2006, toutes les adaptations effectuées sur des aéronefs doivent être approuvées et certifiées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Constatant que le recours à des partenaires



L'ingénieure conceptrice présente les particularités d'un nouveau prototype de casque à la médecin d'urgence qui s'apprête à le tester.

externes pour les étapes de réalisation et de certification engendrait des délais plus longs, la Garde aérienne suisse de sauvetage a pris les devants : afin de pouvoir concrétiser ses idées et ses projets d'amélioration de manière autonome, elle s'est dotée en 2011 d'un service de recherche et de développement. Certifiée par l'AESA en tant que « Part 21 Design Organisation », elle est depuis en mesure de modifier les moyens de sauvetage et l'équipement de ses aéronefs avec réactivité et efficacité, et de réaliser et certifier elle-même les concepts qu'elle développe. Deux exemples actuels mettent en lumière le travail d'optimisation accompli par les six ingénieurs maison, dont une femme.

### **Arrimages ingénieux pour transports de médecine intensive**

La Rega est la seule organisation de sauvetage aérien de Suisse en mesure d'effectuer des

transports spéciaux de soins intensifs. Elle peut notamment prendre en charge des patients reliés à un appareil d'oxygénation par membrane extracorporelle (ECMO). Utilisée en médecine intensive, l'ECMO est une machine d'assistance qui maintient, intégralement ou partiellement, la fonction des poumons et/ou du cœur. Les nombreuses règles à respecter pour pouvoir embarquer ces douze kilos de haute technologie constituent un défi de taille. Il faut ainsi garantir que l'appareil et son arrimage soient aptes à supporter une force pouvant atteindre jusqu'à 20 g (force de gravité).

### **Optimiser le matériel pour mieux se centrer sur l'humain**

L'équipe d'ingénierie Rega s'emploie actuellement à optimiser les dispositifs d'arrimage dans la cabine d'hélicoptère afin de simplifier la manipulation du matériel et d'augmenter l'espace disponible pour l'équipage. Un concepteur a d'abord produit les pièces à l'aide d'une imprimante 3D avant de s'assurer de leurs bonnes dimensions et de leur fonctionnalité. Par la suite, une structure à tablette modulaire pivotante a été fabriquée pour venir se fixer sur la glissière de siège. Ces astucieux éléments conçus sur mesure pourront également accueillir et immobiliser d'autres appareils médicaux. Des avancées en apparence mineures, mais qui sont le fruit d'un important travail d'ingénierie et qui, en facilitant le maniement des appareils, permettent à l'équipage de se consacrer pleinement à des patientes et patients en situation médicale aiguë.



Échange sur les avantages et les inconvénients des différents casques après de premiers tests.

### **Nouveaux casques : plus qu'un projet d'achat**

L'autre exemple est fourni par les casques des équipages hélicoptérés, une pièce d'équipement essentielle. Outre leur fonction de protection, ils sont indispensables pour communiquer par radio malgré le bruit des rotors et du vent : les échanges entre les membres de l'équipage, mais aussi avec la centrale d'intervention, la police et les autres partenaires au sol, nécessaires au bon déroulement des missions, doivent être garantis dans toutes les conditions. De plus, chaque casque doit répondre aux besoins spécifiques du membre d'équipage auquel il est destiné – pilote, paramédic ou médecin d'urgence. Pour le pilote par exemple, il est important que les jumelles de vision nocturne se fixent de façon simple et sûre. Le médecin d'urgence, quant à lui, doit pouvoir aussi bien communiquer par radiotéléphonie avec l'équipage que converser avec le patient sans retirer son casque ; c'est pourquoi ce dernier est muni d'écouteurs rabattables. En service depuis 10 à 15 ans, les casques actuels arrivent à la fin de leur cycle de vie et doivent être remplacés. L'occasion pour la Garde aérienne suisse de sauvetage de réfléchir, comme dans tout projet d'approvisionnement, aux possibilités d'amélioration.

### **Des solutions à la fois individuelles et compatibles**

Dans sa quête de modèles aussi adaptés que possible, le service de recherche et de développement se concerta avec les membres d'équipage sur les modifications techniques à apporter pour que les futurs casques répondent encore mieux à leurs besoins, ainsi que sur les aspects à optimiser : la protection auditive par exemple, ou la solution radio. Un dispositif sans fil serait synonyme de confort et de liberté de mouvement accrus. La compatibilité des systèmes de radio et de communication intégrés aux différents casques représente en outre une contrainte de taille. L'ingénieure conceptrice fait actuellement tester plusieurs modèles par les équipages afin d'évaluer avec eux les changements à effectuer.

### **L'ingénierie au service des patients**

À la Rega, l'optimisation de la prise en charge des patientes et des patients est une ambition quotidienne. En concrétisant des idées novatrices et en élaborant des solutions sur mesure, l'équipe d'ingénierie simplifie le travail des équipages en intervention, perpétuant le crédo qui animait déjà les pionniers de la Garde aérienne suisse de sauvetage : améliorer en continu l'assistance médicale aérienne au bénéfice de la population suisse.

# Et la médecine est devenue aérienne

**À ses débuts, la Garde aérienne suisse de sauvetage disposait d'options extrêmement limitées en matière de prise en charge médicale dans les airs. Ce n'est qu'avec les progrès techniques accomplis dans le domaine aéronautique que la Rega a pu améliorer peu à peu les soins prodigués aux patients.**



Extrêmement polyvalents, les avions-ambulance de la Rega sont équipés pour fournir des soins intensifs. Leur cabine est modulable en fonction des besoins du patient.

Les hélicoptères de sauvetage et avions-ambulance actuels de la Rega sont de véritables unités de soins intensifs volantes, qui permettent aux équipes médicales de fournir aux personnes transportées une surveillance et une prise en charge optimales. Grâce aux appareils médicaux mobiles ultramodernes embarqués à bord, elles sont en mesure de traiter des cas particulièrement complexes.

## **Hélicoptères de sauvetage : plus spacieux, plus polyvalents**

Dans les années 1950, aux débuts de la Garde aérienne suisse de sauvetage, la situation est bien différente : les premiers hélicoptères sont trop exigus et

d'une puissance insuffisante pour transporter des patients dans la cabine ou amener du personnel médical jusqu'au lieu d'intervention. Ils ont pour principal avantage de permettre un accès rapide, par les airs, aux personnes à secourir. Une fois les premiers soins dispensés par l'auxiliaire de vol, le patient est placé sur une civière arrimée à l'extérieur de l'hélicoptère et protégée par un capot en plastique, avant d'être transféré à l'hôpital pour y être pris en charge par les médecins.

### Équipe médicale à bord

Les progrès techniques dans le domaine aéronautique, et notamment la mise au point d'hélicoptères plus grands et plus performants, permettent aux pionniers de la Rega d'améliorer les soins prodigués au cours des vols. Ainsi, le Bell 47J de la Rega peut transporter des patients dès 1957 ; même si la prise en charge médicale dans la cabine reste rudimentaire, le sauvetage aérien entre alors dans une ère nouvelle. Pour la Rega, ces avancées se traduisent en outre par des possibilités inédites en termes de composition de l'équipage et de technologie embarquée – avec, désormais, la présence à bord d'un médecin d'urgence et d'équipements médicaux supplémentaires.

### Avions-ambulance : de la place pour des soins optimaux

La Rega n'a de cesse d'améliorer la prise en charge des patientes et des patients, et ce également à bord de ses avions-ambulance. Dans les années 1970, l'adoption de la cabine pressurisée permet le rapatriement de personnes souffrant de lésions ou d'affections graves. De fait, l'enjeu est toujours d'agencer au mieux l'espace limité à disposition et d'optimiser ainsi la qualité des soins.

Certes plus rapides et bénéficiant d'une meilleure autonomie de vol que leurs prédécesseurs, les deux Learjet en service dans les années 1970 n'en restent pas moins exigus : la civière occupe la majeure partie de la cabine, et le médecin et l'infirmier en soins intensifs, placés sur le côté du patient, doivent se tenir courbés. Si un second patient embarque, ses pieds dépassent dans le petit compartiment à bagages situé à l'arrière.



Au début des années 1980, la Rega étoffe sa flotte en y ajoutant le Bombardier CL-600, doté non seulement d'un rayon d'action nettement plus étendu, mais aussi d'un habitacle plus spacieux. L'avion peut transporter au moins trois patients, que le personnel médical soigne désormais debout. Après dix années d'exploitation, la Rega remplace ses Learjet par deux BAe125-800 du constructeur British Aerospace. Ces moyen-courriers plus spacieux peuvent accueillir à leur bord des appareils médicaux supplémentaires qui permettent une surveillance encore plus professionnelle des patientes et des patients se trouvant dans un état critique.

### Comme à l'hôpital, mais dans les airs

Ce qui n'a pas changé au fil des décennies, c'est la volonté de la Rega d'offrir à ses patients une prise en charge médicale optimale, dans une quête d'innovation permanente. Une démarche en phase avec un principe intangible : ce qui est possible en milieu hospitalier doit aussi l'être à bord d'un aéronef. Les jalons historiques ci-après montrent à quel point la Rega a sans cesse repoussé les limites de la médecine aérienne, fixant ainsi un cadre de référence à l'échelle internationale.

## Principaux jalons dans la prise en charge médicale

**1957** La Garde aérienne suisse de sauvetage reçoit de l'Union suisse des coopératives de consommation (U.S.C.) son premier hélicoptère, basé à Sion. Patientes et patients peuvent y voyager en position couchée (*voir grande photo ci-contre*).



**1960** La Garde aérienne suisse de sauvetage réalise le premier rapatriement de son histoire. Le patient est ramené de Châlons-sur-Marne (aujourd'hui Châlons-en-Champagne), en France, à bord d'un Piaggio 166.



**1972** Un Jet Ranger de la Garde aérienne suisse de sauvetage est désormais basé à l'Hôpital des Enfants de Zurich. Souvent mobilisé pour le transport de prématurés, l'hélicoptère reçoit le surnom de « Babycopter ». Dans le cadre de ces missions inédites pour la Rega, le bébé est placé dans un incubateur spécial, sous la surveillance d'un pédiatre et d'une infirmière en néonatalogie.

**1986** Dès le milieu des années 1980, la Rega est en mesure de transporter des patients intubés et ventilés à bord de ses avions-ambulance. L'équipage se fonde sur des critères comme la coloration des lèvres pour évaluer les besoins en oxygène. Le premier oxymètre de pouls portatif est utilisé en 1986. Placé sur le doigt ou l'oreille, ce dispositif mesure en quelques secondes le taux d'oxygène dans le sang.

**1996** Le comportement de la population suisse en matière de voyage évolue. Les avions de la Rega volent toujours plus loin et plus longtemps. Le 11 juin, la Rega effectue sa première mission autour du monde : 43 heures de vol au total pour transporter trois patients, avec des escales à Mascate, Bangkok, Khabarovsk, Anchorage, Reading, Faro et Valence.



**2010** Première mondiale pour la Rega, qui transporte un patient relié à un appareil d'oxygénation par membrane extracorporelle (ECMO) lors d'un vol transatlantique effectué à une altitude normale. Un chirurgien cardiologue et un cardiotechnicien assistent l'équipage, tandis que le dispositif ECMO prend partiellement ou intégralement le relais de la fonction respiratoire et/ou cardiaque du patient.



**2015** Dans le contexte de l'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest, la Rega développe une unité d'isolement des patients (PIU) qui permet de transporter en toute sécurité des personnes atteintes de maladies hautement infectieuses, sans que l'avion doive subir ensuite une procédure spéciale de désinfection.



**2019** La Rega effectue le plus long vol ECMO de l'histoire, d'une durée de 14 heures et 30 minutes de Londres à Kaohsiung, Taïwan, pour transporter une patiente. Une performance rendue possible grâce à une collaboration étroite avec l'Hôpital universitaire de Zurich et à des années d'efforts pour se doter d'équipements médicaux embarqués de pointe.

# Sous les projecteurs en 2021





ANCRAGE AU SEIN DE LA POPULATION

## Un grand merci à nos 3.678 millions de donatrices et donateurs



Découvrir la Rega : événement avec visite d'un hélicoptère de sauvetage H145



Donner accès aux coulisses de la Rega : chaque année, 20'000 personnes visitent le Centre Rega et nos bases hélicoptères.

Il est inconcevable de rentrer dans ses frais en garantissant 365 jours par an et 24h/24 un sauvetage aérien professionnel, avec un personnel hautement qualifié, des appareils ultramodernes et un réseau national dense de treize bases d'intervention. Si tout cela est possible, ce n'est que grâce aux contributions solidaires de nos donatrices et donateurs. Fondation privée d'utilité publique, la Rega fournit ses prestations sans aucune subvention des pouvoirs publics. Un choix qui fait ses preuves depuis le milieu des années 1960 et qui permet à la Rega de disposer d'une indépendance et d'une marge de manœuvre importantes, tout en donnant la priorité au bien-être de ses patients.

La Rega jouit d'un excellent ancrage au sein de la population : l'an dernier, elle comptait 3.678 millions de personnes affiliées – un succès sans précédent. L'assistance médicale par les airs qu'elle fournit 24 heures sur 24 à l'ensemble des habitants du pays ne se conçoit pas sans la solidarité de ses donateurs.

HISTOIRE

## La Rega, sujet d'une exposition temporaire

En novembre 1946, un avion de l'armée américaine s'échoue à cause du mauvais temps sur le glacier du Gauli, dans les Alpes bernoises. Les douze personnes à bord seront secourues par les pilotes Victor Hug et Pista Hitz au moyen de deux petits aéronefs. Cette opération sans précédent est considérée comme l'acte fondateur du sauvetage aérien en Suisse et a conduit à la création, en 1952, de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Depuis l'automne 2021, le musée d'histoire militaire Im Zeughaus de Schaffhouse consacre une exposition temporaire à ces événements. Le vernissage en octobre dernier s'est déroulé en présence du CEO de la Rega Ernst Kohler.



Le DC-3 Dakota, échoué sur le glacier du Gauli

DISTINCTION

## Sauvetage sur le lac gelé de Seealp

Fin mars 2021, l'équipe de la Rega de Mollis a secouru in extremis deux hommes du lac gelé de Seealp (AI). La glace sur laquelle skiaient ces derniers avait cédé sous leur poids. Attaché au treuil de sauvetage, le médecin d'urgence les a tirés hors de l'eau l'un après l'autre. Le Conseil St-Christophe de la Société Suisse de Sauvetage a décerné à l'équipe un diplôme d'honneur et une médaille pour son engagement.



L'équipage de la Rega de Mollis et son hélicoptère de sauvetage Da Vinci

TRANSPORT DE PATIENTS

## Développement de l'unité d'isolement des patients

Le transport de patients atteints de maladies infectieuses fait partie des tâches de la Rega. Lors de l'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest en 2015, elle a développé l'unité d'isolement des patients (PIU). La PIU et son concept sont la garantie d'une prise en charge aussi simple que possible des patients présentant une maladie infectieuse connue ou inconnue, en avion-ambulance, avec un minimum de personnel et une sécurité maximale. La PIU a permis le transport de patients atteints du Covid-19 pendant la pandémie. Les expériences réalisées lors de ces interventions sont mises à profit pour optimiser le dispositif. Le département Médecine a lancé en 2021 avec le service de recherche et de développement un projet visant à réduire le poids et l'encombrement de la PIU tout en assurant un confort optimal aux patients.



Transporter les patients hautement contagieux simplement et en toute sécurité

## NOTRE ENGAGEMENT

## Premiers secours dans les écoles

Avec le programme « Sauver, c'est la classe », lancé en 2021 par l'Alliance suisse des samaritains (ASS) et la Rega, les élèves de 12 ans et plus sont sensibilisés aux gestes qui sauvent, acquièrent des connaissances de base dans ce domaine et sont encouragés à agir. Dans ce cadre, l'ASS a développé, en collaboration avec la Rega, trois unités d'enseignement mises à la disposition des enseignants dans un e-book. L'initiative a remporté un franc succès : 198 classes totalisant 2'909 enfants ont déjà suivi les modules d'apprentissage et abordé le sujet des premiers secours en classe.

[www.samariter.ch/fr/sauver-quelle-classe](http://www.samariter.ch/fr/sauver-quelle-classe)



Des élèves apprennent comment agir en cas de situation d'urgence – « la seule erreur est de ne rien faire ».



Le dispositif IR/EOS : une caméra thermique ultra-précise et des senseurs optiques



Le drone de la Rega, un moyen d'intervention complémentaire

## MOYENS D'INTERVENTION

## Multiplier les dispositifs pour les missions de recherche

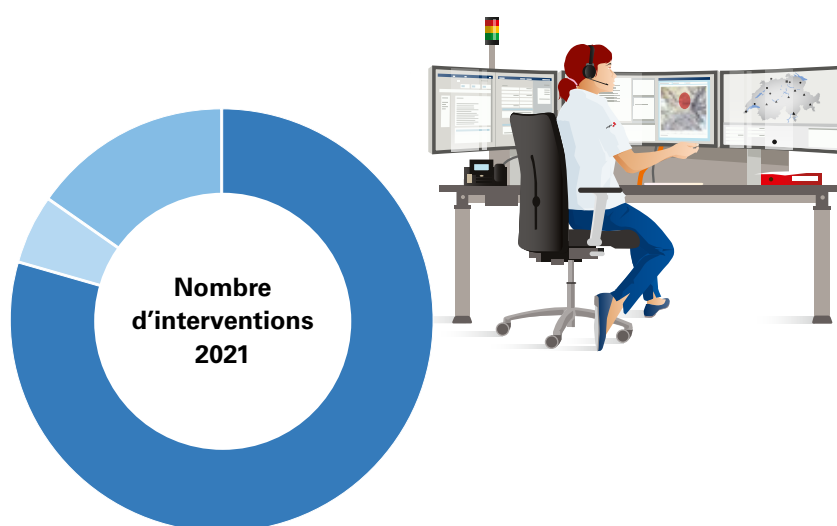
La recherche de personnes disparues est l'une des missions de la Rega. Lorsque les autorités font appel à celle-ci pour un sauvetage, différents moyens d'intervention sont disponibles. Parmi les nouveaux venus, on trouve le « Lifeseeker », qui complète depuis février 2021 le système de recherche multisenseurs IR/EOS dont est équipé l'hélicoptère de recherche Rega 11. Ce dispositif permet de localiser en vol le téléphone portable de la personne disparue et de réduire le périmètre de recherche. Et quand la mauvaise visibilité empêche le recours à un hélicoptère, on peut compter sur le drone de la Rega. Celui-ci a désormais suffisamment fait ses preuves pour pouvoir être utilisé en situation réelle pour des missions de recherche. Sur la base d'un concept d'exploitation provisoire, la centrale d'intervention de la Rega peut le déployer en complément des autres moyens à disposition.

# Activités 2021



## Une année mouvementée

La Rega a connu l'année la plus intense qui soit depuis sa fondation. Sa centrale d'intervention a organisé 18'017 missions, soit en moyenne 50 toutes les 24 heures, ce qui représente une augmentation de 10.7 % par rapport à 2020. Si les hélicoptères de sauvetage ont été particulièrement sollicités, les trois avions-ambulance ont également effectué davantage d'interventions. La Rega a par ailleurs continué à assister les autorités suisses dans la gestion de la pandémie.



	2021	2020	+/-
Total	<b>18'017</b>	16'273	+10.7%
■ Hélicoptères	<b>14'330</b>	13'253	+8.1%
■ Avions-ambulance/de ligne	<b>980</b>	770	+27.3%
■ Autres <sup>1</sup>	<b>2'707</b>	2'250	+20.3%

<sup>1</sup> Transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

## Interventions Hélicoptère

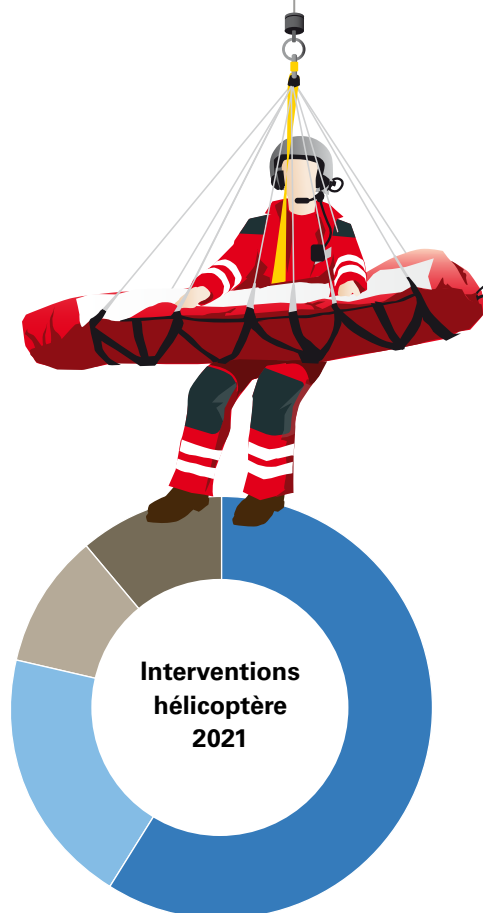
En 2021, la centrale d'intervention Hélicoptères a coordonné un nombre jamais égalé de missions (14'330, +8.1%). Cette hausse vient des interventions tant primaires (8'444, +8.6%) que secondaires (2'854, +9.2%). Les interventions nocturnes ont elles aussi progressé (2'745, +4.8%), totalisant un quart des missions héliportées. Les opérations en faveur de paysans de montagne organisées par la centrale d'intervention de la Rega ont augmenté de 5.6% pour atteindre 1'460 missions. Afin d'effectuer le transport d'animaux de rente blessés ou morts, la Rega fait appel à des compagnies d'hélicoptères commerciales.

	2021	2020	+/-
Total	<b>14'330</b>	13'253	+8.1 %
dont missions de nuit	<b>2'745</b>	2'620	+4.8 %
■ Interventions primaires <sup>1</sup>	<b>8'444</b>	7'774	+8.6 %
■ Interventions secondaires <sup>2</sup>	<b>2'854</b>	2'614	+9.2 %
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	<b>1'460</b>	1'383	+5.6 %
■ Interventions spéciales <sup>3</sup>	<b>1'572</b>	1'482	+6.1 %

<sup>1</sup> Urgences prises en charge directement sur place

<sup>2</sup> Transferts d'hôpital à hôpital, néonatalogie, transports d'organes

<sup>3</sup> Opérations à caractère non médical (vols de recherche, de sécurisation et de reconnaissance en faveur de partenaires d'intervention) et missions effectuées par des hélicoptères de tiers



La Rega et ses hélicoptères de sauvetage sont prêts à décoller 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, pour porter secours à la population suisse.

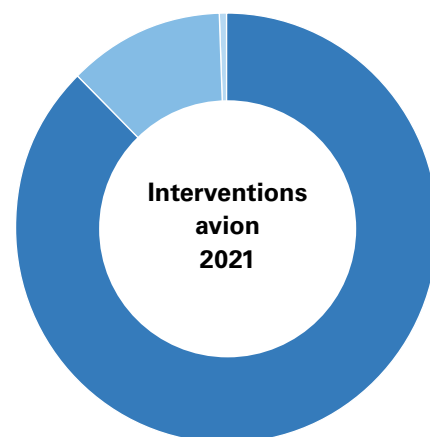


La Rega établit un « pont aérien » vers la Suisse pour les personnes en détresse à l'étranger. Ses trois avions-ambulance sont exclusivement réservés au rapatriement médicalisé de patients.

## Interventions Avion

Après une mise à l'arrêt presque complète imposée par la situation sanitaire en 2020, les voyages internationaux ont repris en 2021, ce qui s'est répercuté sur le nombre de missions : la Rega a rapatrié en Suisse nettement plus de patients que l'année précédente (970, + 28.0 %). Au cours de 859 interventions, ses trois avions-ambulance ont transporté 858 patients (+ 32.6 %). Ils ont totalisé un nombre d'heures de vol en légère progression (4'632, + 1.0 %). Il s'agit de la deuxième valeur la plus élevée après celle enregistrée en 2018.

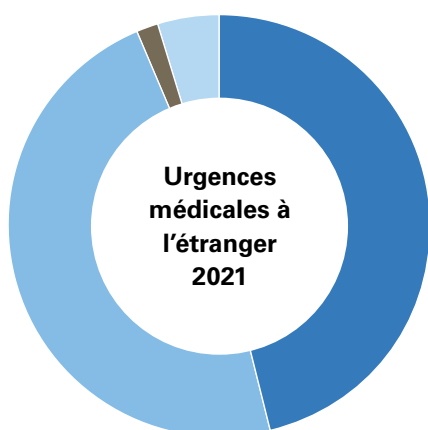
En 2021, le nombre de patients rapatriés par la Rega sur des vols de ligne a été pratiquement équivalent à celui de 2020 (112, contre 111 en 2020). Cette solution, plus économique et écologique que les trajets en avion-ambulance, est retenue lorsque l'état du patient est stable et permet un transport sans conséquence négative pour les autres passagers et que le nombre de places disponibles à bord est suffisant. En outre, 27 patients (-34.1 %) ont été rapatriés avec l'assistance d'un-e médecin ou d'un-e infirmier-ère en soins intensifs de la Rega. Le nombre de rapatriements non accompagnés s'est établi à 85 (+ 21.4 %) : dans ces cas, la centrale d'intervention de la Rega organise le vol de retour de patients pouvant voyager sans assistance médicale.



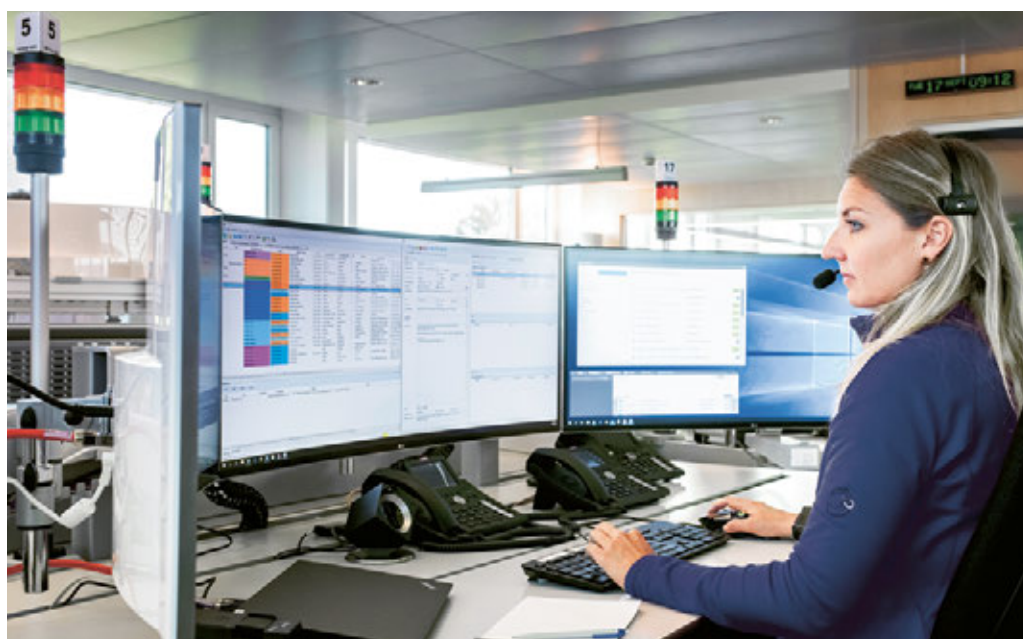
	2021	2020	+/-
Total	<b>980</b>	770	+ 27.3 %
■ Avions-ambulance	<b>859</b>	649	+ 32.4 %
■ Avions de ligne	<b>116</b>	109	+ 6.4 %
■ Avions affrétés	<b>5</b>	12	- 58.3 %

## Conseil médical par les médecins de la Rega

Chaque rapatriement est précédé d'une analyse médicale approfondie menée par un médecin-conseil de la Rega. Le ou la médecin de garde et le ou la chef-fe d'opération décident ensemble de la nécessité et de la pertinence d'un transport et, le cas échéant, de l'organisation de celui-ci. Les médecins-conseils, à l'instar des chefs d'opération, sont joignables 24 heures sur 24. En 2021, ils ont conseillé au total 1'809 patients (+ 26.0 %) à l'étranger. Dans 970 cas, l'analyse médicale de la Rega a conduit à un rapatriement en avion-ambulance ou à bord d'un avion de ligne. Certaines compagnies d'assurance sollicitent l'avis des médecins de la Rega sur la situation médicale aiguë d'assurés malades ou victimes d'un accident à l'étranger, même si ces derniers ne sont pas donateurs. La Rega émet alors des recommandations, et l'assureur décide de l'opportunité et des modalités d'un rapatriement.



	2021	2020	+/-
Total	<b>1'809</b>	1'436	+ 26.0 %
■ Conseil médical	<b>839</b>	678	+ 23.7 %
■ Rapatriement en avion-ambulance de la Rega	<b>858</b>	647	+ 32.6 %
■ Rapatriement en avion de ligne, accompagné	<b>27</b>	41	- 34.1 %
■ Rapatriement en avion de ligne, non accompagné	<b>85</b>	70	+ 21.4 %

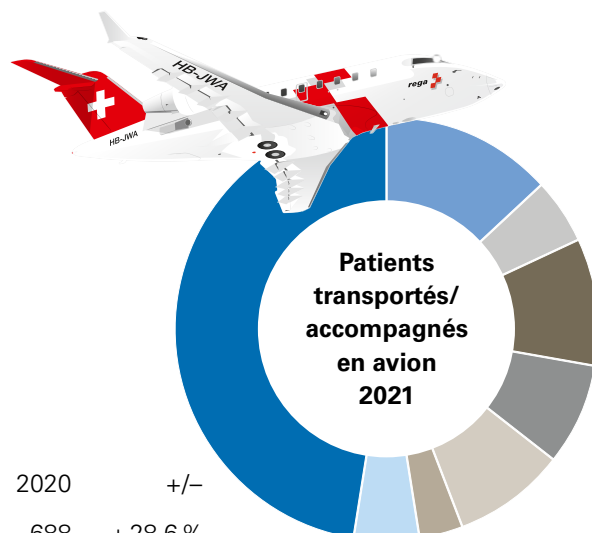


Rapatriements en avion-ambulance Rega ou retours accompagnés à bord d'avions de ligne, les chefs d'opération planifient et coordonnent toutes les missions à l'étranger et sont en contact avec des instances officielles, des hôpitaux et des aéroports du monde entier.



## Patients transportés

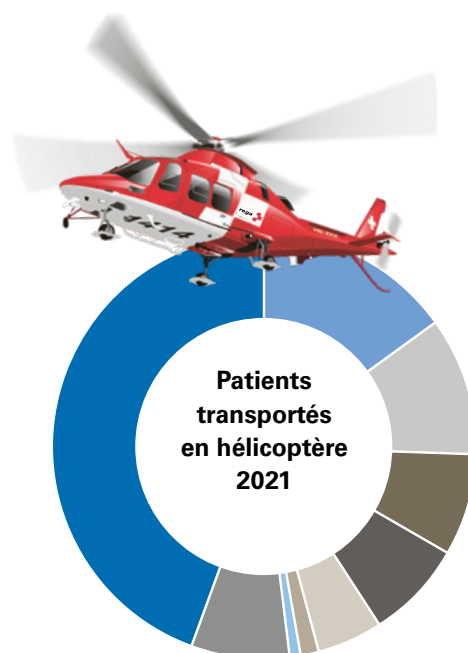
La Rega a transporté un total de 12'284 patients (+10.3 %) à bord de ses hélicoptères et avions. Ses équipages sont ainsi venus en aide à 34 personnes par jour en moyenne.



	2021	2020	+/-
Total	<b>885</b>	688	+ 28.6 %
■ Blessures aux extrémités	<b>117</b>	72	+62.5 %
■ Traumatismes cranio-cérébraux	<b>45</b>	30	+50.0 %
■ Autres lésions	<b>84</b>	49	+71.4 %
■ Affections cardio-vasculaires	<b>71</b>	62	+14.5 %
■ Accidents vasculaires cérébraux	<b>76</b>	56	+35.7 %
■ Affections gastro-intestinales	<b>28</b>	24	+16.7 %
■ Tumeurs malignes	<b>44</b>	55	-20.0 %
■ Autres maladies	<b>420</b>	340	+23.5 %

### Fluctuations du nombre d'interventions et de patients

Le total des interventions ne coïncide pas avec celui des patients, car il arrive que plusieurs personnes soient transportées en même temps ou, au contraire, qu'un vol s'effectue sans patient, par exemple dans le cas d'un vol de recherche infructueux. Le nombre de missions hélicoptérées est soumis à des variations naturelles et reflète les conditions météorologiques et le comportement de la population et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse. De même, le nombre de rapatriements fluctue, et l'activité des avions-ambulance suit l'évolution des activités touristiques et professionnelles de la population suisse à l'étranger.



	2021	2020	+/-
Total	<b>11'314</b>	10'376	+9.0 %
■ Accidents de sports d'hiver	<b>1'715</b>	1'580	+8.5 %
■ Accidents de travail	<b>1'179</b>	1'117	+5.6 %
■ Accidents de la circulation	<b>882</b>	835	+5.6 %
■ Accidents de montagne	<b>860</b>	902	-4.7 %
■ Accidents de sport	<b>572</b>	642	-10.9 %
■ Accidents d'aviation	<b>125</b>	130	-3.8 %
■ Accidents d'avalanche	<b>62</b>	13	+376.9 %
■ Autres causes	<b>834</b>	794	+5.0 %
■ Maladies	<b>5'085</b>	4'363	+16.5 %

## Transport de patients atteints du Covid-19 et soutien aux autorités



Un grand nombre de patients atteints du Covid-19 ont pu être rapatriés grâce à l'unité d'isolement conçue par la Rega.

L'année passée, la Rega a transporté un total de 702 (+ 53.9 %) patients atteints du Covid-19, 471 (+ 49.1%) dans ses hélicoptères de sauvetage et 231 (+ 65.0%) à bord de ses avions-ambulance. Comme en 2020, elle a par ailleurs soutenu les autorités dans leur gestion de la pandémie en assumant diverses tâches. À la demande de la Confédération, la centrale d'intervention de la Rega a conservé sa fonction de cellule nationale de coordination et continué de gérer l'utilisation des lits de soins intensifs, prêtant ainsi main-forte aux hôpitaux du pays. À l'automne 2021, la Rega a de plus pris en charge la coordination nationale des rapatriements, autrement dit des demandes de retour de sociétés d'assistance concernant des patients résidant en Suisse et tributaires de soins intensifs.

## Nouvelles jumelles de vision nocturne

Une mission héliportée de la Rega sur quatre a lieu de nuit. Afin de pouvoir effectuer ce type d'intervention, les équipages de la Rega se sont dotés, il y a déjà plus de 30 ans, de jumelles de vision nocturne, remplacées depuis avril 2021 par des dispositifs de pointe, taillées sur mesure pour leurs besoins hautement spécifiques. Ces nouvelles jumelles, soumises à un cahier des charges précis, ont été conçues à partir des meilleurs composants de différents appareils. Un nouveau jalon dans l'histoire de la Rega, qui a été en 1987 la première organisation d'aviation civile du monde à adopter des jumelles de vision nocturne pour ses équipages d'hélicoptère.



Les nouvelles jumelles de vision nocturne offrent un champ de vision plus large et des contrastes plus marqués.



L'hélicoptère « toute météo » AW169-FIPS viendra prochainement enrichir la flotte Rega.

## Élargissement de la flotte d'hélicoptères

Le futur hélicoptère « toute météo » Rega AW169-FIPS est en cours de développement chez le fabricant Leonardo. Les vols d'essai sur le prototype, interrompus par la crise sanitaire, ont repris en Amérique du Nord en 2021. Les préparatifs d'intégration des trois AW169-FIPS dans la flotte Rega ont eux aussi débuté : il s'agit d'acquiescer les outils spéciaux et pièces de rechange nécessaires, de planifier la formation des mécaniciens dans l'atelier de maintenance de la Rega et d'élaborer l'infrastructure informatique requise pour les hélicoptères. La livraison des trois nouvelles machines est prévue pour 2023.

Un nombre croissant d'interventions et des temps d'entraînement plus longs placent l'organisation face à un véritable défi en termes de disponibilité des hélicoptères. Pour que ses équipages soient toujours prêts à décoller 24 heures sur 24, la Rega doit être en mesure de parer à toutes sortes d'imprévus, parmi lesquels les défaillances techniques sur les aéronefs. C'est ce qui l'a convaincue l'an passé d'adjoindre à sa flotte un hélicoptère de sauvetage Airbus H145 supplémentaire. Une planification de long terme qui garantit la disponibilité permanente des machines sur les treize bases de la Rega pour les années à venir.

## Renforcement du dispositif de sauvetage

Depuis fin 2021, avec le stationnement d'un hélicoptère de sauvetage à Sion (VS), la Rega renforce son dispositif national de sauvetage aérien. Ce stationnement est réalisé en collaboration avec la société locale Héli-Alpes SA. L'hélicoptère Rega, de type AgustaWestland Da Vinci, est abrité dans le hangar de cette compagnie. Grâce à un équipage Rega disponible 24 heures sur 24, il est prêt au décollage en quelques minutes, de jour comme de nuit, pour apporter une assistance médicale aérienne là où elle est nécessaire. L'appareil stationné à Sion dispose, comme l'ensemble de la flotte d'hélicoptères de la Rega, d'un treuil de sauvetage. Il est également équipé pour les transports spéciaux de soins intensifs et les transferts de nouveau-nés et de prématurés.



Un hélicoptère de sauvetage AgustaWestland Da Vinci de la Rega est désormais stationné à Sion.



Par mauvaise visibilité, l'hélicoptère peut suivre une trajectoire enregistrée dans l'ordinateur de bord.

## Extension du Low Flight Network

Afin de secourir à l'avenir un nombre toujours plus grand de personnes en détresse, la Rega œuvre depuis des années à concrétiser son objectif d'un sauvetage aérien par tous les temps. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et la société de sécurité aérienne Skyguide, elle participe à l'élaboration et au déploiement du « Low Flight Network » (LFN), un réseau national d'itinéraires de vol aux instruments visant à relier aérodomes, hôpitaux et bases de la Rega. Sur ces trajets, l'hélicoptère peut suivre une trajectoire enregistrée dans l'ordinateur de bord, même lorsque la visibilité est nulle. Des interventions auparavant irréalisables deviennent ainsi possibles.

Avec l'adoption de la motion du conseiller aux États Josef Dittli (PLR) par le Parlement fin 2020, le LFN s'est vu conférer le statut d'infrastructure aéronautique critique d'importance nationale, ce qui signifie qu'il sera exploité et développé sur mandat de la Confédération. Celle-ci est chargée d'instaurer un cadre légal approprié pour la mise en œuvre et de garantir le financement du LFN. À cette fin, le projet élargi « LFN national », dirigé par l'Office fédéral de l'aviation civile et auquel sont associés la Rega, les Forces aériennes suisses, Skyguide et l'Office fédéral de météorologie et de climatologie (MétéoSuisse), a été lancé en avril 2021.

Au cours du premier semestre 2021, la Rega a soumis plusieurs demandes d'élargissement du LFN à de nouvelles procédures de vol aux instruments. Ces demandes, qui portaient notamment sur l'accès à Breitfeld/Winkeln (SG), les hôpitaux cantonaux de Frauenfeld (TG) et Lucerne et l'aéroport des Éplatures (JU), étaient encore en cours d'étude auprès des autorités fédérales à fin janvier 2022.

## Nouveau site de secours

Fin 2021, les chefs d'opération de la Rega ont mis en service un nouveau site de secours. Il s'agit d'une seconde centrale d'intervention entièrement opérationnelle, qui réplique les systèmes et l'infrastructure de sa jumelle du Centre Rega de l'aéroport de Zurich. Son rôle est de garantir la continuité de l'exploitation et de la disponibilité de la centrale nationale de sauvetage aérien en cas de défaillance de la structure principale.



À la centrale d'intervention, les chefs d'opération traitent les appels d'urgence 24h/24 et coordonnent toutes les missions en Suisse et à l'étranger.

## Modernisation d'héliports d'hôpitaux

Parce que la sécurité des patients, des équipages et des tiers est sa priorité, la Rega s'investit en faveur d'une modernisation des héliports d'hôpitaux. Elle conseille et soutient les établissements conduisant de tels projets et participe au financement. L'an passé, trois héliports ont ainsi pu être mis en service, autant de projets dans lesquels la Rega s'est fortement impliquée. L'Hôpital universitaire de Zurich, ainsi que les Hôpitaux cantonaux de Coire et de Frauenfeld disposent désormais d'héliports modernes répondant aux plus hautes exigences en termes de dimensions, de charge maximale, d'éclairage et d'autres facteurs pertinents pour la sécurité.



Escale d'un H145 de la Rega sur le nouvel héliport de l'Hôpital universitaire de Zurich.



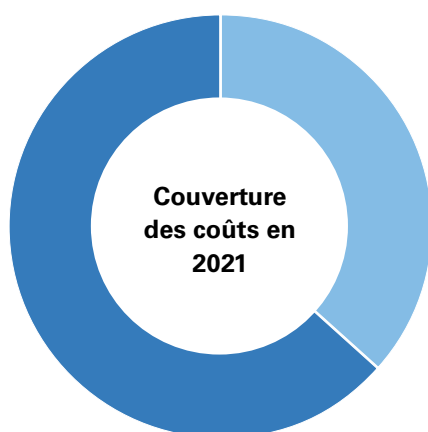
Le futur simulateur de vol en hélicoptère possédera un cockpit interchangeable.

## Simulateur pour plusieurs types d'hélicoptères

La sécurité et la réussite d'un vol de sauvetage dépendent dans une large mesure de l'entraînement des équipages. Le simulateur de vol en hélicoptère permet de pratiquer des procédures d'urgence et de se confronter à des situations qu'il est difficile, voire impossible de reproduire dans la réalité. La Rega a signé en 2021 l'acquisition d'un nouveau simulateur de vol en hélicoptère. Sa particularité est d'être muni d'un cockpit interchangeable, grâce auquel les pilotes pourront s'entraîner sur différents types d'appareils. Le simulateur de vol accueillera dans un premier temps le cockpit du futur hélicoptère « toute météo » de la Rega AW169-FIPS. Par la suite, il sera équipé du cockpit d'autres hélicoptères de la flotte Rega, de sorte que l'ensemble de la formation sur simulateur de vol pourra être réalisée en un même lieu, à proximité de l'aéroport de Zurich, permettant des économies de temps et de déplacement considérables. La Rega investit 15 millions de francs dans ce nouveau système, qui sera mis en service chez Lufthansa Aviation Training à Opfikon (ZH) à la mi-2023. Les créneaux d'entraînement non utilisés seront proposés à des tiers.

# Chiffres clés 2021

**La Rega est une fondation privée d'utilité publique. Forte de 3.678 millions de donatrices et donateurs, elle est solidement ancrée dans la population suisse. Indépendante sur le plan politique, elle fournit ses prestations sans aucune subvention des pouvoirs publics. La Rega fait partie intégrante du dispositif médical de base du pays et contribue par ses activités à l'attrait de la Suisse comme lieu de vie, place économique et destination touristique.**



- Contributions des donateurs et dons :  
133.1 mio de CHF (63.5%)
- Tiers payants et autres recettes :  
76.4 mio de CHF (36.5%)

## Évolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2021, les produits d'exploitation de la Rega ont atteint 205.4 millions de francs, pour des charges de 187.9 millions de francs, soit un résultat d'exploitation positif de 17.6 millions de francs. Le résultat annuel se monte à 29.8 millions de francs. En 2021, les donatrices et donateurs ont versé à la Rega des contributions et dons d'un montant total de 133.1 millions de francs (contre 107.4 millions en 2020), couvrant ainsi environ 63.5 % des coûts. Les 36.5 % restants sont pour l'essentiel financés par les caisses-maladie ou les assurances (accident, voyage) qui s'acquittent des frais d'intervention. Conformément à ses objectifs stratégiques, la Rega est autofinancée à près de 100 % et assume le coût de ses investissements sans recourir à des fonds de tiers.

## Tour d'horizon chiffré de l'exercice 2021

<b>Nombre d'interventions organisées</b>	<b>18'017</b>
Interventions hélicoptère	14'330
Interventions avion	980
Autres <sup>1</sup>	2'707
Contributions des donateurs et dons (en mio de CHF)	133.1
Nombre de donateurs (en mio)	3.678
Nombre de collaborateurs <sup>2</sup>	381
Produits d'exploitation (en mio de CHF)	205.4
Charges d'exploitation (en mio de CHF)	187.9
Résultat d'exploitation (en mio de CHF)	17.6
Total du bilan (en mio de CHF)	622.2

<sup>1</sup> Autres : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de REDOG, etc.

<sup>2</sup> Équivalents temps plein, état à fin décembre

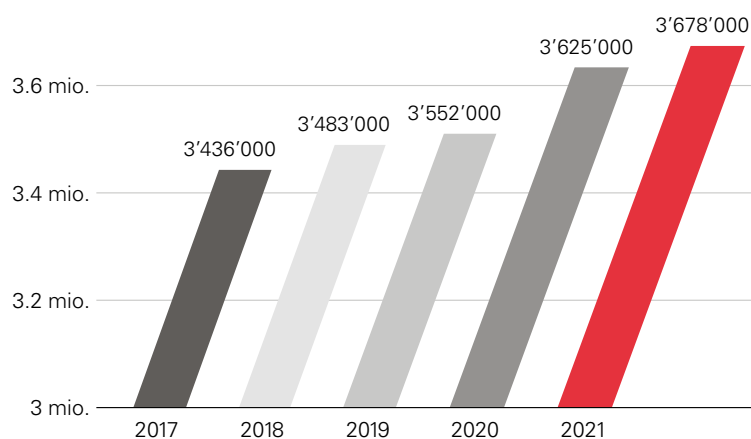


Pour consulter les comptes annuels 2021 détaillés : [report.rega.ch/2021](https://report.rega.ch/2021)

## Évolution du nombre de donatrices et donateurs

Grâce au soutien solidaire de ses donatrices et donateurs, la Rega est en mesure d'apporter une assistance médicale aérienne sur l'ensemble du territoire helvétique sans aucune subvention de l'État. Cet appui permet à la Suisse de disposer d'un sauvetage aérien largement reconnu et faisant référence à l'échelle internationale. Le nombre de donatrices et donateurs a poursuivi sa progression en 2021 : au 31 décembre, la Rega en recensait 3.678 millions, soit près de 53'000 de plus que l'année précédente, pour une croissance nette de 1.4 %.

Conformément à ses dispositions relatives aux donateurs, la Rega peut, pour remercier ces derniers de leur contribution, les décharger entièrement ou en partie des frais des interventions effectuées ou organisées par elle-même lorsqu'aucune assurance n'est tenue de les prendre en charge.



# Conseil de fondation



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Gabi Huber



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Marco Maggiorini



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Gerold Biner



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Paul Hälgi



Thomas von Wyl

## Conseil de fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

Michael Hobmeier, Bäch, depuis 2007 président et membre du comité directeur

Christian Kern, Prof. Dr med., Genève, depuis 2009 vice-président et membre du comité directeur

Patrizia Pesenti, Zollikon, depuis 2009 membre du comité directeur

Gabi Huber, Dr en droit, Altdorf, depuis 2015 membre du comité directeur

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013 membre du comité directeur

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

Marco Maggiorini, Prof., Dr med., Schindellegi, depuis 2011

Adrian Amstutz, Schwanden, depuis 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Gerold Biner, Zermatt, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

Markus Furrer, Prof., Dr med., Felsberg, depuis 2019

Paul Hälgi, Dr sc. techn., Wollerau, depuis 2019

Thomas von Wyl, Dr med., Unterseen, depuis 2021

## Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Markus Furrer, Prof., Dr med.

Thomas von Wyl, Dr med.

## Commission des finances

Josef Meier, président

Michael Hobmeier

Paul Hälgi, Dr sc. techn.

## Conseil consultatif des organisations partenaires

Franz Stämpfli, Conseil de fondation de la Rega, président

Thomas P. Emmerich, Conseil de fondation de la Rega

Stefan Goerre, Dr med., représentante du Secours Alpin Suisse

Andy Scheurer, représentant de Spéléo-Secours

Markus Denzler, représentant des commandants de police

Marc Ziegler, représentant des Remontées Mécaniques Suisses

Sibylle Frey, représentante des Forces aériennes suisses

Roman Burkart, représentant des centrales d'appels sanitaires urgents 144

Renato Belloli, représentant de la Swiss Helicopter Association (SHA)

Daniel Weisskopf, représentant de la Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP)

## Organe de révision

KPMG SA, Zurich

au 1<sup>er</sup> janvier 2022



# Direction



En partant de la gauche : Andreas Lüthi, Karin Hörhager, Roland Albrecht, Heinz Leibundgut, Ernst Kohler, Philipp Simmen, Urs Nagel

## Organigramme au 1<sup>er</sup> janvier 2022

### CONSEIL DE FONDATION

**Conseil de fondation**  
Comité directeur du Conseil de fondation

COMMISSIONS

**Commission médicale**  
**Commission des finances**

### DIRECTION

**CEO/Président de la direction**  
Ernst Kohler

#### Médecine

Roland Albrecht

#### Communication et donateurs

Karin Hörhager

DÉPARTEMENT

**Sécurité et qualité**

Stefan Isler

#### Opérations avions-ambulance

Urs Nagel

#### Opérations hélicoptères

Philipp Simmen

#### Procédures et formation hélicoptères

Heinz Leibundgut

#### Exploitation

Andreas Lüthi

# Charte



## Notre mission

Nous apportons, par les airs, une aide rapide et professionnelle, 24 heures sur 24. Nous fournissons en particulier une assistance médicale et intervenons en cas de situation d'urgence grave.

Notre assistance comprend également des consultations médicales ou la mise à disposition de notre infrastructure.

Nos activités se distinguent par un personnel hautement qualifié et un équipement optimal dans le domaine de la technique du sauvetage ainsi que de la médecine d'urgence.

## Notre philosophie

Nous sommes une organisation à but non lucratif soutenue par des donatrices et donateurs. Notre activité est principalement axée sur les besoins de la population suisse.

Notre financement est assuré par des fonds privés. Cela nous permet de poursuivre une activité indépendante au service des patientes et patients.

Dans l'intérêt des patientes et patients, nous nous engageons contre une commercialisation du sauvetage aérien.

Les interventions d'urgence et les missions au bénéfice de l'intérêt général sont effectuées indépendamment de la couverture ou non des frais.

Nos activités sont guidées par les principes fondamentaux de la Croix-Rouge.

## Nos donatrices et donateurs

Les contributions de nos donatrices et donateurs nous permettent de développer et d'exploiter une infrastructure de sauvetage aérien en faveur de la population suisse.

En cas d'intervention de la Rega, nos donatrices et donateurs bénéficient d'avantages qui ne sont pas d'ordre contractuel et ne sauraient donc être considérés comme des prestations d'assurance.



## Nos partenaires

Nous sommes conscients de l'importance de la coopération avec nos organisations partenaires et oeuvrons activement à une bonne collaboration.

Nous agissons en qualité de partenaire juste et fiable.

Nous concentrons nos interventions sur les domaines du sauvetage aérien, de l'aviation sanitaire et du conseil médical.

Dans le but de maintenir et de renforcer le haut niveau d'expertise de notre personnel, nous menons aussi à bien, dans la mesure du possible, des missions de vol médicalisé pour le compte de mandants internationaux.

## Nos collaboratrices et collaborateurs

Nos collaboratrices et collaborateurs sont essentiels à la réalisation de notre mission. Une importance particulière est donc accordée à :

- l'identification avec l'organisation et sa mission;
- l'indépendance et la responsabilité;
- l'engagement, la flexibilité et la motivation.

Nous souhaitons atteindre cet objectif par :

- une formation et un perfectionnement à tous les niveaux;
- des conditions de travail modernes;
- un salaire approprié et de bonnes prestations sociales.

Nos relations avec nos collaboratrices et collaborateurs sont empreintes d'un esprit d'ouverture et de coopération ainsi que de respect mutuel.

## Nos valeurs

Nous nous employons, 24 heures sur 24, à fournir des prestations sûres et de haute qualité, ainsi qu'à gérer les risques de manière consciente et structurée.

Nous disposons d'une structure organisationnelle dont ressortent clairement nos missions, nos compétences ainsi que nos responsabilités. Celles-ci sont reconnues et respectées par nos collaboratrices et collaborateurs à tous les niveaux de l'organisation, jusqu'au Conseil de fondation.

Nous privilégions une action et une communication ouvertes et transparentes à l'interne comme à l'externe.

Nous sommes conscients que notre travail peut se trouver en conflit avec la protection de l'environnement et en tenons compte.

# Gouvernance et compliance



La Fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega a pour but d'aider les personnes en détresse – conformément aux Principes fondamentaux de la Croix-Rouge – sans distinction de personne, de condition sociale, de possibilités financières, de nationalité, d'origine, de religion ou de convictions politiques.

Elle se doit d'assurer à tous les niveaux une gestion exemplaire de son organisation, dans le respect des principes de bonne gouvernance. Les principes fondamentaux suivants sont appliqués au sein des organisations d'utilité publique : séparation des pouvoirs, responsabilité, efficacité, transparence, tout comme sauvegarde des intérêts des membres et des donatrices et donateurs. Les règles et principes appliqués par la Rega en matière de gouvernance institutionnelle sont ancrés dans l'acte de fondation, dans le règlement de la Fondation, dans le règlement intérieur sur l'organisation et la Direction ainsi que dans la Charte et le Code de conduite. Le Conseil de fondation vérifie régulièrement ces principes.

#### **Conseil de fondation**

Le Conseil de fondation est l'organe suprême de la Rega. Il régit les principes de l'organisation conformément à l'acte de fondation. Il édicte la Charte ainsi que les règlements d'application. Il vote la stratégie et le budget. Il approuve le rapport annuel

et les comptes annuels. Il régle la surveillance et le contrôle des activités. En outre, il adopte les principes relatifs à l'indemnisation des membres du Conseil de fondation et de la direction.

Le Conseil de fondation se compose de 15 membres au maximum, élus pour quatre ans. Leur réélection est autorisée jusqu'à leur 70<sup>ème</sup> anniversaire. Les mandats sont renouvelables sans autre limitation.

Le Conseil de fondation élit en son sein un président ainsi qu'un comité directeur composé de cinq membres, dont il définit les tâches et les compétences.

#### **Comité directeur du Conseil de fondation**

Le comité directeur est composé de cinq membres du Conseil de fondation : le président et le vice-président du Conseil de fondation, le président de la commission médicale, le président de la commission des finances et un autre membre du Conseil de fondation.

Le comité directeur accomplit les tâches qui lui sont confiées et coordonne les commissions permanentes du Conseil de fondation. Sur mandat de ce dernier, il exerce par ailleurs la surveillance et le contrôle de la gestion en édictant des directives ad hoc à l'intention de la direction.

Qui plus est, les membres du comité directeur assument des tâches et responsabilités dans les conseils d'administration des filiales Swiss Air Ambulance Ltd. et Airmed AG.

#### **Direction**

Le président de la direction est responsable de la gestion opérationnelle. Il veille également à la bonne exécution des décisions du Conseil de fondation et du comité directeur, ainsi qu'à la répartition des tâches et compétences au sein de l'organisation.

#### **Tâches et méthode de travail des commissions permanentes et du conseil consultatif**

Chaque organe dispose d'un règlement définissant ses tâches et compétences, ainsi que d'un président élu par le Conseil de fondation. Les commissions se rencontrent régulièrement pour débattre des affaires soumises par leurs présidents respectifs.

Avant chaque réunion, les membres des commissions reçoivent une documentation qui leur permet de préparer les dossiers inscrits à l'ordre du jour.

#### **Commission médicale**

La commission médicale se compose du Prof. Dr med. Christian Kern, président, et de trois médecins, membres du Conseil de fon-

dation. Le président de la direction et le médecin-chef participent aux réunions; au besoin, d'autres experts, avec voix consultative et droit de proposition, sont impliqués.

La commission médicale est l'organe consultatif du Conseil de fondation et du médecin-chef. Elle traite et examine des questions portant sur la médecine d'urgence et de sauvetage relevant de la compétence du Conseil de fondation et établit des recommandations afin que celui-ci puisse se prononcer en connaissance de cause. Enfin, elle soutient le service médical de la Rega dans l'élaboration de directives médicales et de contrôles de qualité.

#### **Commission des finances**

La commission des finances comprend un président, Josef Meier, et d'autres membres du Conseil de fondation. Le président de la direction et le chef des finances participent aux réunions; au besoin, d'autres experts, avec voix consultative et droit de proposition, sont impliqués.

La commission des finances est un organe consultatif du Conseil de fondation. Elle traite des questions relatives à la planification des finances, au budget, à la politique d'investisse-

ments et de placements, au système de contrôle interne, et vérifie périodiquement les rapports financiers.

#### **Conseil consultatif des organisations partenaires**

Présidé par Franz Stämpfli, le Conseil consultatif regroupe des membres du Conseil de fondation de la Rega et des représentants des organisations partenaires suivantes : Secours Alpin Suisse, compagnies d'hélicoptères commerciales, services de sauvetage aérien valaisans, Forces aériennes suisses, Remontées Mécaniques Suisses, commandants de police, Spéléo-Secours Suisse, Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP) et centrales d'appels sanitaires urgents 144.

Le conseil consultatif assume des tâches dans le domaine de la collaboration en réseau et stimule l'échange d'informations entre les organisations partenaires.

#### **Présentation des comptes et contrôle interne**

La présentation des comptes de la Fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega est effectuée en conformité avec l'ensemble des recommandations édictées en la matière (Swiss GAAP RPC, notamment Swiss GAAP RPC 21). Elle reflète une image fidèle de la situation patrimoniale, financière et bénéficiaire (« true and fair view »).

La Rega applique le principe des « quatre yeux » et impose la double signature à tous les niveaux. Le Conseil de fondation a édicté un règlement des compétences et des droits de signature. Son application est soumise à des contrôles internes et externes périodiques.

### **Gestion des risques – système de contrôle interne (SCI)**

La grande complexité du sauvetage médical d'urgence, associée aux conditions strictes du droit aérien ainsi qu'aux exigences du droit des obligations, nécessite une gestion des risques structurée. Dans l'optique d'appréhender les risques de manière globale et d'exploiter les synergies, la Rega a regroupé les exigences du SCI (système de contrôle interne) et du système de gestion de la sécurité et de la qualité dans une gestion des risques intégrée.

En sa qualité d'organe suprême, le Conseil de fondation endosse la responsabilité de la gestion des risques de la Rega et de toutes ses filiales. Une démarche systématique permet chaque année d'identifier les principaux risques, de les évaluer et de prendre les mesures nécessaires pour les gérer. De plus, les risques identifiés sont surveillés en permanence.

### **Participations de la Rega**

La Rega participe à différentes sociétés domiciliées en Suisse. Les participations stratégiques à des sociétés et fondations dans lesquelles la Garde aérienne suisse de sauvetage Rega dispose, directement ou indirectement de plus de 50 % des voix ou sur lesquelles le Conseil de fondation exerce un contrôle, sont consolidées dans les comptes annuels. Un aperçu de ces participations figure dans les comptes annuels consolidés de la Rega.

En outre, la Rega détient des participations minoritaires opérationnelles et fonctionnelles dans des compagnies d'hélicoptères, des sociétés et coopératives d'aérodromes et des entreprises partenaires. Ce portefeuille de participations sert à réaliser le but de la fondation Rega.

Pour ce qui est de la gestion de patrimoine, les participations/placements de la Rega sont gérés par des administrateurs externes dans le cadre d'un mandat ad hoc.

### **Indemnisation des membres du Conseil de fondation**

L'indemnisation des membres du Conseil de fondation obéit au règlement approuvé par la Surveillance fédérale des fondations. Cette indemnisation (forfaits, jetons de présence et défraiements)

rembourse les membres du Conseil de fondation d'une partie des dépenses engagées pour la préparation des réunions, l'examen des dossiers et la présence à des réunions du Conseil de fondation, du comité directeur du Conseil de fondation, de commissions spécialisées et ad hoc, du conseil consultatif, des organisations partenaires, des fondations de prévoyance et d'autres sociétés où la Rega détient des participations. Toutes les indemnités des membres du Conseil de fondation et de son président sont détaillées dans les comptes annuels consolidés de la Rega.

### **Surveillance de la fondation**

En tant que fondation d'utilité publique, la Rega est placée sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. La Rega lui soumet chaque année son rapport d'activités. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 2 mars 2022, sans contestation aucune.

# Dates clés dans l'histoire de la Rega



27.4.1952

**La fondation**

À l'hôtel Bären à Douanne, la Société Suisse de Sauvetage (SSS) crée la Garde aérienne suisse de sauvetage (GASS) en tant que sous-section.



1952

**La GASS opérationnelle**

Le 25 décembre, le Dr Rudolf Bucher, directeur de la GASS, annonce sur l'émetteur radio de Beromünster que les parachutistes-secouristes et les hélicoptères sont désormais opérationnels.



1957

**Première acquisition d'un hélicoptère**

Une collecte nationale de l'Union suisse des sociétés de consommation (l'actuelle Coop) permet l'acquisition d'un hélicoptère de type Bell-47 J.



1960

**L'indépendance**

La Garde aérienne suisse de sauvetage est dissociée de la Société Suisse de Sauvetage. Fritz Bühler devient son directeur technique.



**Premier rapatriement**

Un patient est rapatrié de France vers la Suisse à bord du Piaggio 166 privé du Dr Armin Meyer.



1971

**1<sup>er</sup> sauvetage sur la face nord de l'Eiger**

Réussite de la première mission de sauvetage jusque-là irréalisable : à l'aide du treuil, l'équipage parvient à évacuer directement deux alpinistes de la paroi rocheuse.



**La 1<sup>ère</sup> Alouette III**

L'Alouette III SE 316 HB-XDF est le premier hélicoptère de la Rega financé exclusivement par des dons. Sur la photo: en mission lors du marathon de ski de l'Engadine en 1972.



1956

**Aide d'urgence aux États-Unis**

Après un accident d'avion dans une gorge inaccessible du Grand Canyon, des pionniers de la Garde aérienne suisse de sauvetage dégagent les corps sans vie de 128 passagers.



1953

**Premiers parachutistes-secouristes**

Durant l'hiver, les premiers parachutistes de la Garde aérienne suisse de sauvetage interviennent pour leur première mission d'urgence.



1968

**Le Bell 206A, premier hélicoptère à turbine**

Le Jet Ranger HB-XCU ne dispose pas de treuil. Seul un câble fixe permet de mener à bien des sauvetages en montagne quand l'atterrissage est impossible.



1973

**Un hélicoptère biturbine**

Le Bolkow BO 105C – ici posé sur le toit de l'Hôpital des Enfants de Zurich – marque l'entrée de la Rega dans l'ère des hélicoptères biturbines.



1966

**Création du système d'affiliation**

Pas de subvention de la Confédération. La GASS lance alors un appel de soutien national. Près de 25'000 donateurs la préservent de l'effondrement financier.



**Premier avion-ambulance civil au monde**

Le Learjet 24D HB-VCY de la Rega est le premier avion-ambulance civil au monde. Prêt à intervenir jour et nuit, il dispose d'un équipement médical complet.





## 1979

### La Rega, une fondation d'utilité publique

L'association se constitue en fondation. Fritz Bühler est le premier président du Conseil de fondation. La Rega est membre de la Croix-Rouge suisse depuis 1981.



## 1987

### Dispositif de vision nocturne à bord des hélicoptères

La Rega est la première organisation civile de sauvetage au monde à équiper tous ses hélicoptères d'un dispositif de vision nocturne, rendant plus sûres les missions de nuit.



## 1996

### Première mission autour du monde

En l'espace de 43 heures, la Rega, effectue sa première mission autour du monde : elle transporte trois patients, les uns après les autres, à bord du Challenger CL-600.



## 2002

### Trois nouveaux Challenger CL-604

Trois avions identiques du fabricant canadien Bombardier renouvellent la flotte d'avions-ambulance, âgée de 15 ans.



### Cinq Eurocopter EC 145

Pour les interventions de ses bases de plaine, la Rega s'équipe dans un premier temps de cinq hélicoptères de sauvetage auprès d'Eurocopter. Un sixième viendra s'y ajouter.



## 2009

### L'AgustaWestland Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne

Pour les missions menées par ses bases de montagne, la Rega commande onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.



### La Life Box, une machine « cœur-poumon »

Pour la première fois, des patients gravement malades peuvent être reliés à une machine « cœur-poumon » installée à bord des hélicoptères et des avions-ambulance.



## 1992

### Une nouvelle flotte composée d'Agusta

Le 14 août, la base d'Untervaz (GR) met en service le premier des quinze hélicoptères biturbines de type Agusta A 109 K2.



## 1997

### Nouveau Centre Rega à Zurich-Kloten

Pour la première fois, hangar, centrale d'intervention, technique, logistique, centrale des donateurs et administration sont réunis sous un seul et même toit.



## 1984

### L'avion-ambulance long-courrier

Le Challenger CL-600 HB-VFW est équipé pour embarquer plusieurs patients sur des vols long-courriers. À Genève, il est baptisé « Fritz Bühler ».



## 2011

### Vol « à l'aveugle » vers l'Hôpital de l'Île

Le 27 juillet, l'hélicoptère de la Rega a pu accéder à l'Hôpital de l'Île à Berne, pour la première fois par mauvais temps, grâce à la procédure d'approche par GPS.



## 2004

### Tsunami dans le Sud-Est asiatique

La Rega est mobilisée. Dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'oeuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient au total 60 patients.



Vous trouverez toute l'histoire de la Rega sur [rega.ch/histoire](http://rega.ch/histoire)



## 2013

### Le simulateur de vol pour l'AgustaWestland Da Vinci ouvre de nouveaux horizons

Les pilotes peuvent se former au vol aux instruments et se préparer à des scénarios catastrophe réalistes sans prendre de risques et sans polluer.



## 2014

### Le nouvel incubateur de transport de la Rega, adapté tant aux avions-ambulance qu'aux hélicoptères, permet une prise en charge optimale des nouveau-nés et des prématurés.



## 2017

### Des données de vol précises

60 stations et caméras météo nouvelles ou améliorées fournissent désormais aux pilotes d'hélicoptères de la Rega des données actualisées en continu – une condition importante au vol IFR.



### Autorisation pour le Low Flight Network

La Rega est autorisée à utiliser quasi 24h/24 des points de jonction importants du réseau suisse d'itinéraires de vol IFR.



## 2019

Le drone de la Rega, conçu pour la recherche de personnes en détresse, est présenté pour la première fois au public. Il vient élargir le champ d'intervention de la Rega.



## 2021

### Soutien à la Suisse

Durant la pandémie de coronavirus, la Rega a mis son savoir-faire et ses infrastructures au service de la Confédération, des cantons et de la population.



### Nouveaux appareils de vision nocturne

La Rega fournit une assistance médicale par les airs de jour comme de nuit. Pour s'orienter dans l'obscurité, elle utilise de nouveaux appareils de vision nocturne développés pour répondre à ses exigences.



## 2016

### Sauver par mauvaise visibilité grâce aux voies IFR

Depuis décembre, deux routes du Low Flight Network, réseau de voies aériennes pour hélicoptères basé sur la navigation par satellite, sont ouvertes de jour pour les missions.



## 2015

La Rega commande trois hélicoptères toute météo AW169-FIPS auprès de Leonardo (autrefois Agusta-Westland). Dotés d'un système de dégivrage, ils seront opérationnels dès 2023.



## 2018

### Trois nouveaux avions-ambulance

La Rega rapatrie des patients du monde entier à bord de ses nouveaux Challenger 650 du constructeur Bombardier. Ils remplacent les trois CL-604, aéronefs en service depuis 2002.



### Nouvelle génération d'hélicoptères

Successeurs performants de la flotte d'EC 145, laquelle a transporté plus de 60'000 patients, les deux premiers H145 d'Airbus Helicopters opèrent depuis les bases de Berne et de Bâle.



## 2020

456 patients atteints du Covid-19 ont été transportés par les équipages de la Rega dont 316 à bord d'un hélicoptère de sauvetage, et 140 à bord d'un avion-ambulance.



Des véhicules stationnés sur les bases de Mollis et d'Erstfeld permettent aux médecins et aux sauveteurs de la Rega d'intervenir, même lorsque les hélicoptères doivent rester au sol à cause des conditions météorologiques.

# La Rega en chiffres



**430**

collaboratrices et collaborateurs s'engagent avec passion, dévouement et compétence pour nos patientes et patients, donatrices et donateurs et pour notre organisation.



**980**

missions ont été organisées en 2021 par la centrale d'intervention de la Rega en faveur de patientes et patients à l'étranger.



**3'678'000**

donatrices et donateurs permettent à la Rega d'effectuer sa mission de sauvetage aérien auprès de la population suisse.



# 13

bases de la Rega sont réparties sur le territoire de telle sorte que nos équipages peuvent atteindre n'importe quel endroit en Suisse en 15 minutes de vol.



# 12'284

patientes et patients ont été transportés en 2021 à bord des avions-ambulance et hélicoptères de sauvetage de la Rega.



# 18'017

missions ont été coordonnées par la centrale d'intervention de la Rega durant l'année écoulée.



# 400

aéroports dans le monde servent chaque année d'escale aux avions-ambulance de la Rega.



# 14'330

missions hélicoptérées en Suisse ont été organisées par la centrale d'intervention de la Rega en 2021.



# 2'707

autres missions, comme celles des sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS, ont été organisées par la centrale d'intervention de la Rega en 2021.



# Toutes les informations en lien avec le rapport annuel 2021 sont également disponibles sous [report.rega.ch/2021](http://report.rega.ch/2021)

## Centre Rega

Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport  
Téléphone 044 654 33 11

## Rega 1, Zurich

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf  
Téléphone 044 802 20 20

## Rega 2, Bâle

Case postale, 4030 Bâle  
Téléphone 061 325 29 66

## Rega 3, Berne

Flugplatzstrasse 1, 3123 Belp  
Téléphone 031 819 65 11

## Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33, 1018 Lausanne  
Téléphone 021 644 22 66

## Rega 5, Untervaz

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz  
Téléphone 081 300 09 99

## Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola  
Téléphone 091 820 50 00

## Rega 7, St-Gall

Wehrstrasse 8, 9015 St-Gall  
Téléphone 071 313 99 33

## Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40, 6472 Erstfeld  
Téléphone 041 882 03 33

## Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6, 7503 Samedan  
Téléphone 081 851 04 04

## Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17, 3812 Wilderswil  
Téléphone 033 828 90 30

## Rega 12, Mollis

Aéroport, 8753 Mollis  
Téléphone 055 614 55 55

## Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen  
Téléphone 033 729 10 30

## Rega 18, Sion

c/o Héli-Alpes SA, Aéroport civil, 1950 Sion  
Téléphone 027 321 10 17

## Base d'entraînement, Granges

Aéroport Granges, Flughafenstrasse 117, 2540 Granges  
Téléphone 032 654 90 00

## Base d'hélicoptère partenaire

### Rega 15, Genève

Hôpitaux Universitaires de Genève, Base hélicoptère, 1217 Meyrin  
Téléphone 022 798 00 00

## Contact

Garde aérienne suisse de sauvetage Rega  
Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport  
Téléphone 044 654 33 11, Fax 044 654 33 22  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch)  
Compte postal 80-637-5

## Numéros d'alarme

Suisse 1414  
Étranger +41 333 333 333

## Service des donateurs

Centre Rega  
Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport  
Téléphone Suisse 0844 834 844  
Téléphone international +41 44 654 32 22  
Fax 044 654 32 48  
[www.rega.ch/contact](http://www.rega.ch/contact)

## Médias

Téléphone 044 654 37 37  
[mediendienst@rega.ch](mailto:mediendienst@rega.ch)

## Impressum

**Éditeur** Garde aérienne suisse de sauvetage Rega,  
Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport

**Rédaction** Karin Hörhager, Mathias Gehrig, Adrian Schindler,  
Karin Zahner, Jérôme Zaugg, Corina Zellweger

**Édition française** Radar RP Sàrl, Épalinges

**Photos** Andrea Badrutt, Alexander Eichhorn, Andrin Fretz,  
Mathias Gehrig, Karin Hörhager, Tom Lüthi, Walter Mayer,  
Marco Merz, Martin Michel, Remo Nägeli (couverture),  
Massimo Pedrazzini, Ken Ruefenacht, Adrian Schindler,  
Roger Schlatter, Stefan Weiss, Jérôme Zaugg,  
Corina Zellweger, Archive Association GASS,  
Reiser Simulation and Training GmbH

**Conception/Graphisme** KOMMPAKT AG Kommunikation, Baden

**Illustrations** Source Associates AG, Zurich

**Coordination des traductions** tutto fatto, Zurich

**Impression** Hürzeler AG, Regensdorf

Imprimé sur du papier certifié FSC.

Une version PDF est disponible sur [www.rega.ch](http://www.rega.ch).

© Avril 2022. Tous droits réservés, reproduction autorisée  
avec mention de la source

