



Rapport annuel 2022

En mission pour la Suisse.

Sommaire

Actualités 2023

- 5 Des spécialistes indispensables en coulisse
- 10 Des instructeurs à l'interne
- 13 Plus de flexibilité en mission

Sous les projecteurs en 2022

- 17 Points forts de l'année écoulée

Activités 2022

- 21 Interventions hélicoptères et avions
- 26 Projets et thèmes
- 30 Chiffres clés

- 32 Conseil de fondation
- 33 Direction
- 34 Charte
- 36 Gouvernance & compliance

- 40 Dates clés dans l'histoire de la Rega



Le meilleur pour nos patientes et nos patients



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

En 1953, la Rega a mené précisément six interventions. L'an passé, notre centrale d'intervention a organisé 21'000 missions, et les équipages de la Rega ont pu apporter une aide médicale aérienne à plus de 14'000 personnes en détresse.

Ces chiffres le prouvent, l'action de la Rega répond à un véritable besoin, au point que notre organisation est devenue incontournable dans le paysage national de la santé. Toutefois, nous ne voulons pas nous contenter du statu quo, mais optimiser encore et encore le sauvetage aérien en Suisse, par exemple en investissant dans nos infrastructures. C'est ainsi que nous utiliserons dès 2024 une flotte d'hélicoptères à la pointe de la technologie, dotés d'un rotor innovant à cinq pales. Nous avons également étoffé l'an passé notre dispositif de bases d'intervention : celle de Genève, base partenaire de longue date, est pleinement entrée dans notre réseau, tandis que la nouvelle base de Sion y est désormais parfaitement intégrée. Nous continuons de tout faire pour garantir à nos patientes et patients, en tout lieu et à toute heure, le déploiement du moyen de sauvetage aérien le plus proche et le mieux adapté en cas d'urgence médicale.

Nous avons bien conscience que nos efforts pour développer le sauvetage aérien en Suisse ne font pas l'unanimité. Mais la Rega veut ce qu'il y a de mieux pour ses patientes et patients. Le bien de la population doit toujours passer avant les intérêts économiques.

Pour cette raison, la Rega continuera donc à l'avenir de tracer résolument sa voie. Cet engagement est possible uniquement grâce à ses plus de 3,6 millions de donatrices et de donateurs. Nous souhaitons adresser nos remerciements à la population pour ce soutien en constante augmentation dans la population. Aussi resterons-nous fidèles à notre engagement inlassable en faveur d'un sauvetage aérien moderne et au service des patients à travers toute la Suisse.

Michael Hobmeier

Président du Conseil de fondation

Ernst Kohler

CEO/Président de la direction

Actualités 2023



Des spécialistes indispensables en coulisse

Pour être opérationnelle 24 h/24 tous les jours de l'année, la Rega doit pouvoir compter sur une flotte en parfait état. L'entretien de la flotte incombe aux plus de 50 spécialistes de l'atelier de maintenance du Centre Rega, à l'aéroport de Zurich. C'est grâce à leur travail sans relâche et à leur savoir-faire que les équipages sont en tout temps prêts à décoller.

Chaque heure de vol d'un avion-ambulance de la Rega implique deux heures de maintenance environ. Pour un hélicoptère, il faut même trois à cinq heures de maintenance pour chaque heure de vol. Les mécaniciens d'avion-ambulance et d'hélicoptère réalisent ces travaux conformément aux prescriptions des autorités et aux programmes d'entretien prescrits par les fabricants, qui détaillent point par point les réparations, les contrôles et les tests à effectuer. Le savoir-faire et les soins consciencieux des mé-

caniciens d'hélicoptères et d'avions titulaires d'une licence, des ferblantiers d'avions ou encore des spécialistes de l'avionique sont indispensables. Sans eux, la flotte resterait clouée au sol.

Maintenance au Centre Rega

Les prescriptions détaillées relatives aux travaux de maintenance sont soumises aux directives strictes de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de l'Office



Le savoir-faire à l'interne : les mécaniciens d'hélicoptères préparent un vol d'essai avec le pilote d'usine.

fédéral de l'aviation civile (OFAC). L'OFAC contrôle la bonne application des conditions-cadres de l'AESA. Les fabricants des aéronefs définissent à quels intervalles et au bout de combien d'heures de vol la Rega doit effectuer des travaux de maintenance. C'est une tâche complexe. La moindre vis, le moindre rivet et pour ainsi dire le moindre geste sont définis dans les détails. Chaque manipulation doit être exécutée et consignée avec rigueur. Les instructions de maintenance comprennent plusieurs guides d'utilisation et plusieurs manuels. Il faut par exemple inspecter minutieusement tous les six mois les réacteurs des avions-ambulance. Le train d'atterrissage, lui, doit être contrôlé mécaniquement après trois mois et doit être lubrifié. Les pales des rotors et les turbines des hélicoptères sont examinées toutes les 200 heures de vol pour les Da Vinci et toutes les 400 heures pour le H145. Quant au treuil de sauvetage, il est soit inspecté au bout de trois heures d'exploitation, soit soumis au moins une fois par mois à un test pour vérifier son fonctionnement.

La Rega réunit à l'interne les compétences nécessaires à l'exécution de ces tâches de haute responsabilité : les licences et attestations de formation détenues par ses collaborateurs et collaboratrices, hautement qualifié[s], lui permettent d'assumer elle-même les opérations de maintenance.

Des spécialistes reconnus

La Rega emploie cinq mécaniciens d'avions-ambulance, 21 mécaniciens d'hélicoptères, cinq techniciens en avionique et neuf spécialistes de la préparation du travail (AVOR), auxquels s'ajoutent trois apprentis-mécaniciens d'hélicoptères. La formation de ces apprentis n'a que peu de choses à voir avec un apprentissage « traditionnel ». En effet, les mécaniciens d'aéronefs sont des spécialistes reconnus dont la formation dure de sept à huit ans. En prérequis, ils doivent d'abord avoir terminé un apprentissage technique de quatre ans de polymécanicien, de mécanicien d'automobiles ou de mécanicien sur machines. S'ensuivent trois ans de formation spécialisée de mécanicien d'hélicoptères ou d'avions, ainsi que l'obtention d'un certificat de type pour le modèle d'hélicoptère ou d'avion



Inspection, réparation et maintenance : tous les six mois, les mécaniciens d'avions-ambulance sont aux petits soins pour les réacteurs.

correspondant. De son côté, la Rega, entreprise formatrice, forme elle aussi chaque année un mécanicien d'hélicoptères.

Disponibilité de la flotte

Concilier en tout temps le respect des directives de maintenance et la disponibilité des avions-



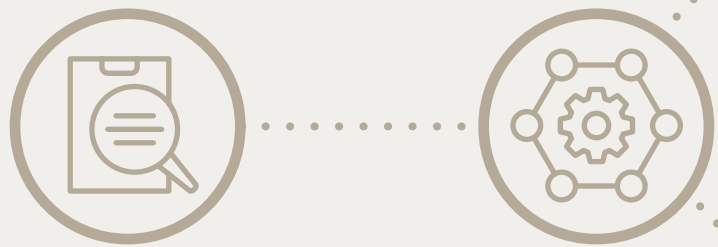
ambulance et des hélicoptères demande une planification minutieuse des travaux d'entretien et de contrôle. L'objectif prioritaire est de garantir le niveau maximum de sécurité et de qualité tout en réduisant autant que possible les temps d'immobilisation au hangar. Le but est que les hélicoptères et les avions-ambulance puissent être prêts à repartir en mission dans les meilleurs délais. La « Nominated Person Continuing Airworthiness » (voir encadré en page 8) est responsable de la disponibilité opérationnelle. >

Le déroulement d'une maintenance :

Un contrôle minutieux

Le volume de travail administratif lié à chaque tâche de maintenance est lui aussi considérable. Chaque opération de maintenance impose de remplir une documentation détaillée, chaque étape de travail doit être consignée. Une fois terminé, l'ensemble des étapes doit être contrôlé et les documents remplis signés par un superviseur, c'est-à-dire un mécanicien d'hélicoptères ou d'avions-ambulance qui surveille en continu le bon déroulement de l'entretien et des réparations et procède au contrôle final de l'aéronef. Les superviseurs veillent aussi à ce que toutes les étapes soient dûment relevées, que les formulaires nécessaires soient remplis correctement et que la documentation soit exhaustive. Si tel est le cas et que le contrôle final de l'hélicoptère ou de l'avion est satisfaisant, le superviseur donne son feu vert : l'aéronef peut repartir.

Qu'ils soient en poste dans le hangar près de la flotte ou au bureau devant leur écran, les spécialistes de la maintenance visent le même objectif : veiller ensemble à ce que les hélicoptères et avions à la pointe de la technologie de la Rega soient prêts à décoller à tout instant. Ce travail est essentiel pour que les équipages puissent s'acquitter de leur mission au service des patientes et des patients.



Planning annuel

Les deux « Nominated Persons Continuing Airworthiness » établissent un planning annuel des travaux de maintenance, d'une part pour les 20 hélicoptères, d'autre part pour les trois avions-ambulance. Sur le papier, la cadence est claire : une maintenance s'impose au terme d'un certain nombre d'heures de vol ou d'un certain nombre de mois. C'est, par exemple, toutes les 400 heures de vol ou tous les 12 mois pour l'Airbus H145, toutes les 200 heures ou tous les 6 mois pour l'AgustaWestland Da Vinci. Or, les prescriptions doivent être strictement observées. Lorsque la Rega intervient pour un nombre élevé de missions, les plages de maintenance se rapprochent et le planning doit être ajusté, sachant qu'il faut aussi tenir compte de la formation des équipages et d'impondérables dus à des défaillances. Un petit contrôle périodique représente environ sept jours pour un Da Vinci et cinq jours pour un avion-ambulance. En revanche, une révision approfondie telle que pratiquée tous les quatre ans sur les avions Rega dure entre un et deux mois.

Des dossiers de travail

Sur la base de ce planning, le manager compétent de la préparation du travail (AVOR) établit un « work package », à savoir un ensemble de documents de travail regroupant les informations détaillées relatives à la maintenance. Un spécialiste finit ensuite de préparer ces supports à l'intention des techniciens. Les documents sont compilés trois semaines environ avant l'opération de maintenance, de manière à ce que les logisticiens puissent rassembler le matériel nécessaire. Le spécialiste de la préparation du travail (AVOR) transmet le « work package » au superviseur, un mécanicien responsable de l'ensemble du processus, de l'examen des documents et du matériel ainsi que de l'affectation des collaborateurs.

Pour les mécaniciens avions, c'est la « Nominated Person Continuing Airworthiness Jet » qui constitue le dossier de travail et le remet au superviseur trois semaines avant le début de la maintenance.



Maintenance avions

Les avions-ambulance regagnent le hangar du Centre Rega à l'issue de chaque intervention. Les mécaniciens les ont ainsi sous les yeux quasi quotidiennement et peuvent facilement juger de leur état. Ils sont en étroit contact avec les pilotes. Ils sont donc toujours au courant des éventuels problèmes et peuvent intervenir immédiatement.



Contrôle

Une fois que les mécaniciens ont procédé aux vérifications et opérations de maintenance conformément au « work package », leur travail est contrôlé par le superviseur. S'ensuivent, pour l'hélicoptère, une vérification au sol et un vol d'essai technique, au cours duquel le mécanicien d'hélicoptère et le pilote d'usine de la Rega contrôlent ensemble tous les systèmes ou règlent le rotor pour minimiser les vibrations. Une vérification du treuil de sauvetage est aussi souvent au programme.

Les mécaniciens d'avions peuvent effectuer eux-mêmes un essai au sol, à savoir qu'ils lancent les réacteurs, démarrent les systèmes et contrôlent que tout fonctionne. Ils peuvent pour cela se passer de la présence d'un pilote, à condition d'être titulaires d'une autorisation supplémentaire.



Clôture

Si les opérations sont terminées et que tous les contrôles ont donné satisfaction, un superviseur déclare l'hélicoptère ou l'avion « apte au service ». L'aéronef est prêt à repartir au secours des patientes et des patients.



Maintenance hélicoptères

Les hélicoptères de sauvetage, répartis sur les bases, sont moins souvent stationnés dans le hangar. Quand ils sont transférés au Centre Rega pour maintenance, les mécaniciens procèdent dès l'atterrissage à un « incoming check » : ils démarrent l'aéronef au sol et vérifient l'ensemble des systèmes, notamment les turbines, ils saisissent les paramètres et recherchent de visu d'éventuels dommages. Toute anomalie est corrigée le plus rapidement possible.



Des instructeurs à l'interne

L'aviation et la médecine sont des secteurs très réglementés. L'entraînement des équipages répond ainsi à un nombre élevé d'exigences. Pour être en mesure d'intervenir en tout temps, la Rega a besoin non seulement d'un nombre suffisant d'aéronefs disponibles, mais aussi d'équipages parfaitement formés.

Quelle que soit leur catégorie professionnelle, les membres d'équipage de la Rega en mission sont soumis à de nombreux règlements et de nombreuses prescriptions. La prise en charge des patientes et patients obéit à des normes médicales et à un cadre juridique. En outre, différentes procédures opérationnelles en mission sont définies par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESE) ou par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Les pratiques du métier, qu'elles soient aéronautiques, médicales ou opération-

nelles, sont entraînées régulièrement afin que chaque geste soit rodé en intervention et que les patientes et patients soit pris[es] en charge de manière optimale à tout moment. La Rega veille à une initiation ainsi qu'à une formation et à un perfectionnement de qualité : les instructrices et instructeurs internes définissent les priorités thématiques, planifient et mènent les entraînements.

L'équipage d'un hélicoptère de sauvetage se compose en principe d'un pilote, d'une ambulancière ou d'un ambulancier et d'une ou d'un médecin

Hélicoptère – mode d'emploi : dans le hangar, les instructeurs enseignent les bases de la manœuvre aux nouveaux médecins d'urgence.

d'urgence. Chaque membre d'équipage a son propre domaine de spécialité et, en intervention, dispose d'un champ d'activité et de compétence bien défini.

La formation des médecins d'urgence

Les médecins d'urgence qui prennent leur fonction à la Rega justifient au minimum d'un titre de médecin spécialiste en anesthésie ou en médecine intensive et d'une vaste expérience professionnelle dans un hôpital. La tâche des instructeurs – des médecins eux aussi – consiste à préparer la relève aux exigences spécifiques du terrain. Le comportement à adopter dans et autour de l'hélicoptère de sauvetage, les modalités de l'hélicoptère ou encore les spécificités de la prise en charge des patients sur le terrain sont autant d'aspects qui distinguent les secours par les airs de l'activité en milieu hospitalier. Les médecins de la Rega sont en outre souvent seuls à intervenir auprès du patient et exposés aux éléments.

Le savoir-faire spécialisé que les médecins doivent acquérir est d'abord dispensé sous la forme d'une formation de base standardisée. Encadrés par des instructeurs expérimentés, les nouveaux médecins d'urgence exercent et consolident pendant une semaine leur maîtrise des processus, pratiques et procédures standard. Ils s'entraînent avec des pilotes et des ambulanciers car le travail d'équipe est un impératif pour intervenir en faveur des patients. Les nouveaux médecins d'urgence sont ensuite accompagnés dans leurs premières missions par une instructrice ou un instructeur, elle ou lui aussi médecin.

Des procédures standard essentielles

Les ambulanciers qui rejoignent la Rega sont des professionnels qualifiés dotés d'une expérience du sauvetage terrestre. Ils disposent d'une formation de trois ans, après laquelle ils ont obtenu un titre ES. Ils suivent tout d'abord un programme de deux mois et demi qui les familiarise avec les exigences spécifiques de la Rega. Ils assistent le pilote pour la navigation et effectuent conjointement avec le médecin d'urgence la prise en charge médicale des patients. Si l'hélicoptère ne peut pas atterrir, ce sont eux qui manœuvrent le treuil de sauvetage. Parce que les tâches des ambulanciers sont à la fois très variées

et décisives pour le succès des missions, pouvoir se référer à des procédures standard est essentiel. Les instructeurs participent à l'élaboration de celles-ci et les formalisent dans des manuels. Grâce à ces procédures standard, une ambulancière qui travaille à Zurich, par exemple, peut intervenir sans problème avec un médecin d'urgence et un pilote qui exercent à Bâle – tous appliquent les mêmes règles.

Les ambulanciers répètent régulièrement les procédures standard dans le cadre de semaines dédiées aux exercices sur la base d'entraînement Rega de Granges (SO) ou sur les bases de la Rega – conjointement avec toutes les autres catégories professionnelles des bases d'intervention ainsi qu'avec des spécialistes du sauvetage hélicoptère du Club alpin suisse CAS.

Formation opérationnelle de pilote d'hélicoptère Rega

Les pilotes d'hélicoptère expérimentés qui rejoignent la Rega doivent d'abord obtenir la « qualification de type ». Elle comprend un enseignement théorique et pratique qui définit quels types d'hélicoptère chacun peut piloter et qui s'achève par un examen en vol en présence d'un expert de l'OFAC. L'initiation opérationnelle des pilotes d'hélicoptère à l'activité de sauvetage est effectuée par le biais d'un programme de formation encadré par un instructeur de vol. Ensuite, des modalités d'intervention telles que l'hélicoptère, l'évacuation de télécabines, la recherche de personnes disparues ou le maniement d'appareils de vision nocturne sont entraînées. Le propre simulateur de vol de la Rega permet d'exercer régulièrement les procédures d'urgence sans préjudice pour l'environnement. Les scénarios proposés dans le simulateur reproduisent des interventions de sauvetage réelles. Dans sa fonction de membre d'équipage HEMS (Helicopter Emergency Medical Services), l'ambulancier assiste le pilote en exécutant la liste de contrôle d'urgence.

Programme de formation spécifique aux avions-ambulance

Disponibles jour et nuit, les équipages des avions-ambulance vont chercher aux quatre coins du monde des personnes gravement malades ou grièvement blessées pour les rapatrier en Suisse.



Entraînement sur le terrain, en présence de membres d'équipage expérimentés

Un équipage se compose toujours d'au moins deux pilotes, un médecin de vol et un infirmier en soins intensifs. Les rapatriements sont souvent complexes. Un entraînement régulier aux interventions en avions-ambulance est essentiel.

Les nouveaux infirmiers en soins intensifs et les nouveaux médecins suivent une initiation de plusieurs jours animée par des consœurs et confrères au Centre Rega, puis effectuent au moins deux missions à bord de l'avion-ambulance en présence d'un instructeur. Le focus du programme de base porte sur les spécificités de la procédure appliquée par la Rega. Les membres d'équipage sont des spécialistes confirmés de leur domaine, mais ils doivent d'abord se familiariser avec la prise en charge de patients dans la cabine d'un avion-ambulance.

La formation continue : un processus permanent

En début d'activité, la participation aux blocs de formation animés par des experts est indispensable,

notamment pour les raisons suivantes : les exigences augmentent, de nouveaux processus et de nouvelles méthodes sont mis en place et des moyens d'intervention toujours plus modernes sont utilisés. La formation continue prend la forme d'exercices de simulation médicale à l'Institut suisse de médecine d'urgence (SIRMED).

Dans le domaine du transport par avion-ambulance et par hélicoptère, les « Line ou Standard-Checks » sont constitutifs de la culture de l'apprentissage, qui passe par l'observation et le coaching lors d'interventions. Ainsi, les membres d'équipage dans le cockpit sont accompagnés en mission par un pilote inspecteur, qui les contrôle et les évalue, depuis les préparatifs au sol en passant par le décollage jusqu'à l'atterrissage sur le site d'intervention. Le respect rigoureux des procédures est vérifié. De même, l'interaction et la collaboration avec l'équipe médicale sont examinées. Chaque mission donne lieu à un retour et à une mise au point en commun, tout comme à une évaluation fondée sur diverses prescriptions. Ce retour révèle d'éventuelles possibilités d'amélioration.

Formation à Zweisimmen

La formation de base standardisée des nouveaux médecins d'urgence de la Rega s'achève par une journée d'entraînement sur une base d'intervention. Aux premières heures du jour, un groupe de nouveaux médecins retrouve des instructeurs expérimentés sur la base de Zweisimmen. Le comportement dans et autour de l'hélicoptère de sauvetage est d'abord brièvement entraîné dans la salle de cours puis à blanc dans le hangar et, enfin, sur le terrain avec le rotor en marche. Un ambulancier se joint à l'équipe d'instructeurs afin de compléter les contenus et d'en faire ressortir la portée pratique.



Plus de flexibilité en mission

L'unité d'isolement des patients (PIU) de la Rega lui permet de transporter de façon sûre et efficace des patients hautement contagieux. L'expérience recueillie au cours de nombreuses missions a inspiré une équipe de projet : elle a développé de nouvelles idées pour améliorer ce dispositif qui a fait ses preuves – dans l'intérêt des équipages et des patients.



La PIU et son concept de protection ont fait leurs preuves dans le cadre de centaines de missions. Ils sont désormais optimisés.

Rapatriner à bord d'avions-ambulance ou transporter par hélicoptère des patients hautement contagieux vers un centre hospitalier en vue de leur prise en charge ultérieure sont des interventions exigeantes. Elles font néanmoins partie du quotidien des équipages de la Rega. Grâce à la capacité d'innovation de l'organisation, les équipages peuvent effectuer ces missions de manière efficace et sûre, dans l'intérêt de tous.

Retour en arrière : l'épidémie d'Ebola survenue en Afrique de l'Ouest en 2014 a révélé qu'il n'existait aucune solution de transport sûre pour des patients hautement contagieux. Ce constat a amené la Rega à développer avec ses partenaires une unité d'isolement, ou PIU (patient isolation unit), adaptée au transport aérien ainsi qu'un concept de transport y relatif. Le but ? Prendre médicalement

en charge des patients infectieux de la façon la moins contraignante et la plus sûre possible – que l'on soit en présence du virus Ebola ou de toute autre maladie hautement contagieuse. La nécessité de garantir l'isolement non seulement pendant le vol, mais aussi pendant tout le transfert d'un lit d'hôpital à l'autre rendait la tâche complexe. Dès février 2015, la Rega a néanmoins d'ores et déjà été capable, grâce à la PIU, d'évacuer une patiente de la zone où sévissait Ebola.

Protection et prise en charge optimales

Cette housse de protection spéciale a depuis fait ses preuves. Comme elle est hermétique, l'équipage médical n'a pas besoin de porter des vêtements de protection pendant le vol. Grâce à la conception bien étudiée de la PIU, le personnel médical a toujours un accès indirect au patient et peut lui prodiguer des soins médicaux (cf. photo en haut à droite). Une fois l'épidémie d'Ebola terminée, les équipages de la Rega ont effectué chaque année trois ou quatre transports avec ce dispositif, notamment en faveur de patients atteints de tuberculose ouverte. Quand le Covid-19 s'est propagé début 2020, la Rega, forte de son expérience, a recouru à la PIU pour rapatrier plusieurs centaines de patients atteints de ce virus.

L'apport précieux de l'expérience

La volonté d'optimiser les solutions qui ont fait leurs preuves est inscrite dans l'ADN de la Rega. Les expériences recueillies sur le terrain devaient permettre de parfaire encore l'unité d'isolement. Une équipe de projet composée de plusieurs spécialistes – le Dr Roland Albrecht, médecin-chef de la Rega, des représentants du service des soins médicaux avions-ambulance et du service de sauvetage hélicoptères ainsi que le service de recherche et développement (R&D) – y a veillé. L'équipe a poursuivi cet objectif : permettre aux équipages une utilisation plus flexible et modulaire de la PIU, dans l'avion-ambulance comme dans l'hélicoptère de sauvetage.

Les ingénieurs de la Rega sont parvenus à concevoir une version encore plus légère et compacte de la PIU – un progrès compte tenu de l'exiguïté de la cabine. La cellule est ainsi désormais pourvue d'arceaux en carbone qui sont légers et très stables.



Visualisation de la future PIU grâce au dessin assisté par ordinateur

La surface de couchage est plus spacieuse et le brancard, allégé lui aussi, peut être utilisé de façon souple par l'équipage, c'est-à-dire sans la cellule si l'isolement s'avère en définitive inutile. Aucun détail n'a été négligé : après des modifications, la fermeture-éclair qui entoure la PIU subit moins de traction, ce qui diminue l'usure du matériau.

Des possibilités accrues en mission

Une autre innovation ouvre de nouvelles possibilités. Jusqu'à maintenant, un filtre à particules à très haute efficacité, situé au fond de la PIU, purifiait l'air contaminé de l'intérieur de la tente pour le rejeter, propre, à l'extérieur. Un second filtre a désormais été installé à l'autre extrémité. Les deux filtres sont actionnés par un moteur qui aspire l'air sous la tente. Ce flux d'air permet ainsi un environnement stérile à l'intérieur également. Les équipages pourront ainsi utiliser la PIU pour transporter des patients immunodéprimés, lesquels sont tributaires d'un milieu stérile avant ou après une transplantation d'organe.

Contrôle et homologation maison

Tout ce qui est embarqué à bord d'un aéronef doit être conforme aux exigences les plus strictes et soumis au contrôle d'un organisme indépendant. La nouvelle PIU ne fait pas exception. D'où l'intérêt d'avoir son propre service R&D : accrédité par l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) pour homologuer des adaptations telles que celles apportées à la PIU, le service de R&D interne à la Rega veille à ce que l'unité d'isolement soit prête en été 2023 pour de premières interventions.

« Une expérience qui ouvre de nouvelles possibilités médicales »

Avant l'épidémie d'Ebola de 2014, une solution fiable pour le transport aérien de patients hautement contagieux faisait défaut. Entretien avec Dr Roland Albrecht, médecin-chef de la Rega, qui a dirigé le développement de la PIU.

En quoi la PIU est-elle unique ?

Roland Albrecht : notre invention permet un isolement de bout en bout. Avant d'être chargé dans l'avion ou l'hélicoptère, le patient est couché dans la PIU, et il n'en est extrait qu'une fois à l'hôpital de destination. Notre concept de transport, qui définit précisément les étapes d'une telle intervention, est décisif. Pendant le vol, la PIU reste étanche, même en cas de dépressurisation soudaine de la cabine. Elle garantit un transport sûr avec un minimum de personnel. Aucune désinfection spécifique de l'avion ou de l'hélicoptère n'étant requise après une mission, les aéronefs peuvent immédiatement être déployés pour la prochaine intervention. La PIU a fait ses preuves dès le début. Sa performance s'est également vérifiée pendant la pandémie de Covid-19 : nous étions prêts et avons pu transporter quotidiennement des patients atteints de ce virus. Au total, nous en avons pris environ 450 en charge.



Les gants insérés dans la tente permettent au Dr Roland Albrecht, médecin-chef, de prendre soin de la patiente.

Pourquoi des optimisations sont-elles nécessaires ?

Roland Albrecht : nous voulons le nec plus ultra pour nos patients et investissons constamment dans le développement des possibilités médicales à bord de nos moyens de sauvetage aérien. Nous tirons enseignement de nos multiples missions, et de nouvelles idées émergent. Nous avons ainsi pensé que si aucun pathogène n'était relâché de la PIU vers l'extérieur, il devait également être possible de faire en sorte qu'aucun ne pénètre à l'intérieur, ce qui ouvre la voie au transport de patients immunodéprimés en plus de celui de patients hautement contagieux. La collaboration avec notre service R&D est essentielle : ce dernier recueille nos idées, les développe et les réalise avec des partenaires externes.

Y a-t-il d'autres améliorations en vue ?

Roland Albrecht : nous analysons en permanence les expériences que nous recueillons au quotidien : l'immobilisme n'a pas sa place à la Rega. En réponse aux divers défis que nous réserve l'avenir, nous veillerons conjointement avec nos partenaires d'intervention à ce que les patients bénéficient du progrès technique et médical. La sécurité des équipages et des tiers ainsi que la prise en charge médicale optimale des patients sont toujours au centre de nos préoccupations.

Sous les projecteurs en 2022



RÉCOMPENSÉE PAR UN PRIX

Une étude scientifique

Sous la direction de son médecin-chef Roland Albrecht, la Rega se penche depuis des années sur des questions scientifiques liées à la médecine d'urgence. L'une des études parues en 2022, intitulée « Stability of drugs stored in helicopters for use by emergency medical services », a été publiée dans les « Annals of Emergency Medicine », la revue de référence au niveau mondial dans le domaine de la médecine d'urgence.

L'étude visait à déterminer si les écarts de température et les vibrations affectaient la stabilité chimique des médicaments d'urgence régulièrement utilisés et rangés dans les sacs à dos des médecins d'urgence à bord des hélicoptères. La base Rega de Saint-Gall, une base typique de plaine, et celle de Samedan, située à l'aéroport le plus élevé d'Europe, ont été choi-

sies comme lieux de test. Les médicaments étudiés ont été stockés plus d'une année à bord des hélicoptères.

L'analyse a révélé que, même après douze mois, aucun des médicaments évalués n'avait subi de réaction chimique indésirable. Aucune perte en principe actif n'a en outre été constatée par rapport à une ampoule de référence, et ce même lorsque la date de péremption était largement dépassée. Ces résultats surprenants pourraient déboucher sur une éventuelle prolongation de la durée de vie des produits. D'autres études et publications doivent suivre.

L'étude a été récompensée par le prix Martin-Kirschner en février 2023. Cette distinction, l'une des plus prestigieuses d'Allemagne, récompense tous les deux ans des avancées scientifiques dans le domaine de la médecine d'urgence.



Quel est l'effet des basses températures sur les médicaments d'urgence ? Une question à laquelle l'étude scientifique s'est attachée à répondre.

DES FESTIVITÉS POPULAIRES

Ensemble pour fêter les septante ans de la Rega



Visiteurs et visiteuses se pressent à la base Rega de Berne en août 2022.

Le 2 mai 2022, la Rega a célébré son 70^e anniversaire en présence du président de la Confédération Ignazio Cassis, de partenaires d'intervention ainsi que de représentants des milieux politiques, économiques et de la santé. Dans son allocution, le conseiller fédéral Ignazio Cassis a souligné l'importance de la Rega pour la santé publique suisse.

Plus de 3,6 millions de donatrices et donateurs permettent à la Rega de sillonner les airs. En remerciement de ce généreux soutien, l'organisation a invité la population à découvrir les coulisses de son activité lors d'une série de manifestations. Des journées portes ouvertes se sont ainsi tenues en 2022 sur les bases de Berne, Locarno et Sion, et ont attiré au total quelque 30'000 personnes désireuses de rencontrer la Rega ainsi que ses collaborateurs et de découvrir leur travail.

TECHNOLOGIE

Engager les secours de manière encore plus fiable

En cas de besoin, la centrale d'intervention hélicoptères de la Rega sollicite les sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS et coordonne leurs interventions. Pour ce faire, elle recourt depuis 2021 à une solution informatique, l'application Alpine Rescue Mission Control (ARMC), développée par l'entreprise tessinoise DOS Group SA en étroite collaboration avec la Rega et le Secours Alpin Suisse (SAS). Afin de perfectionner ce système et de garantir son fonctionnement à long terme, la Rega et le SAS ont décidé d'acquérir les solutions informatiques correspondantes auprès de l'entreprise tessinoise et de



Un engagement rapide des secours et leur coordination sont cruciaux pour la qualité de la prise en charge médicale en faveur des patientes et patients.

les gérer au sein de la société sureVIVE SA. La filiale Airmed AG a été créée dans ce but. Elle appartient à la Rega. Ce choix réaffirme la détermination de la Rega à rendre la procédure de sauvetage toujours plus fiable, simple et rapide.

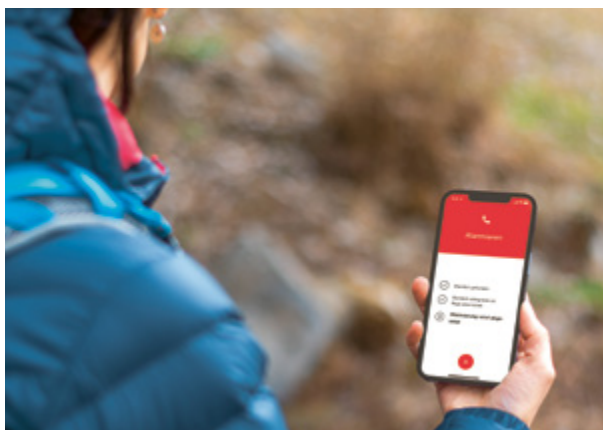
BASE DE GENÈVE

Investissement pour la Suisse romande

Un nouvel accord conclu entre le canton de Genève, les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) et la Rega scelle la poursuite d'une coopération de longue date pour le bien des patientes et des patients. Un nouvel hélicoptère Airbus H145 à cinq pales sera stationné à Genève. Dans ce but, la Rega doit d'abord agrandir le hangar existant. Les aménagements prévoient la création de chambres à coucher pour l'équipage qui pourra alors être présent sur la base 24 heures sur 24. Cette augmentation de la disponibilité opérationnelle de nuit se traduira par une optimisation des prestations de sauvetage aérien pour la population de toute la région.



La base de Genève effectue près de 400 missions chaque année.



Une app encore plus intuitive et un gain de temps précieux en cas d'urgence.

ALARME REGA

Nouvelle version de l'app Rega

L'innovation au service des patientes et patients : fidèle à cette devise, la Rega a actualisé et perfectionné son application mobile d'urgence, si bien que la nouvelle version, sortie en avril 2022, est encore plus intuitive et ainsi facile à utiliser. Elle intègre en outre la technologie requise pour de futures mises à jour.

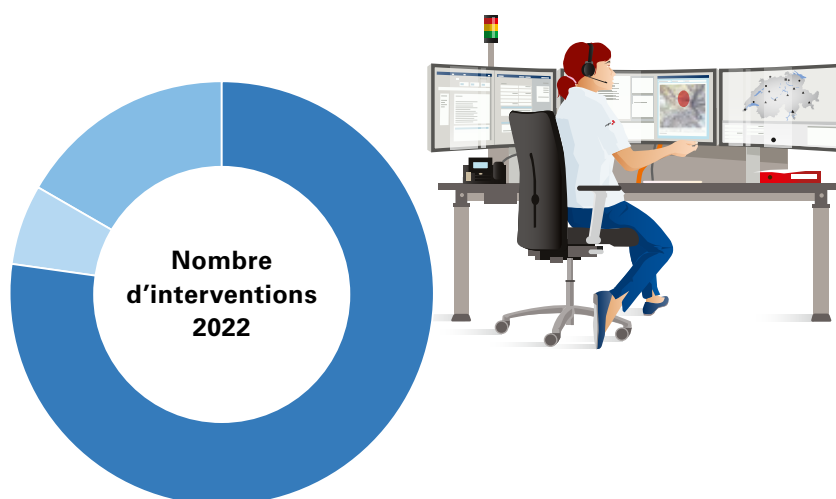
À son lancement en 2011, elle était la première application mobile d'urgence de Suisse capable de transmettre des données de géolocalisation à une centrale d'intervention. Depuis, elle a été téléchargée plus de 1,6 million de fois et a fait ses preuves lors de milliers d'interventions de sauvetage. Lorsqu'une personne déclenche l'alarme avec l'application, sa géolocalisation est transmise automatiquement à la centrale d'intervention. La liaison téléphonique est établie, tandis que le point d'origine de l'appel s'affiche sur une carte. Un gain de temps précieux lorsque chaque seconde compte.

Activités 2022



Un nombre inégalé d'interventions

La Rega clôt une année 2022 intense, qui a été la plus chargée de son histoire. En effet, la centrale d'intervention aura organisé pas moins de 21'000 opérations de secours, ce qui représente une moyenne de 58 missions toutes les 24 heures et une hausse de 16,5 % par rapport à 2021. Les vingt hélicoptères et les trois avions-ambulance de la Rega n'ont jamais autant été mis à contribution.



	2022	2021	+/-
Total d'interventions	20'992	18'017	+16.5 %
■ Hélicoptères	16'256	14'330	+13.4 %
■ Avions-ambulance/de ligne	1'292	980	+31.8 %
■ Autres ¹	3'444	2'707	+27.2 %

¹ Transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéleo-Secours, de Redog, etc.

Interventions Hélicoptère

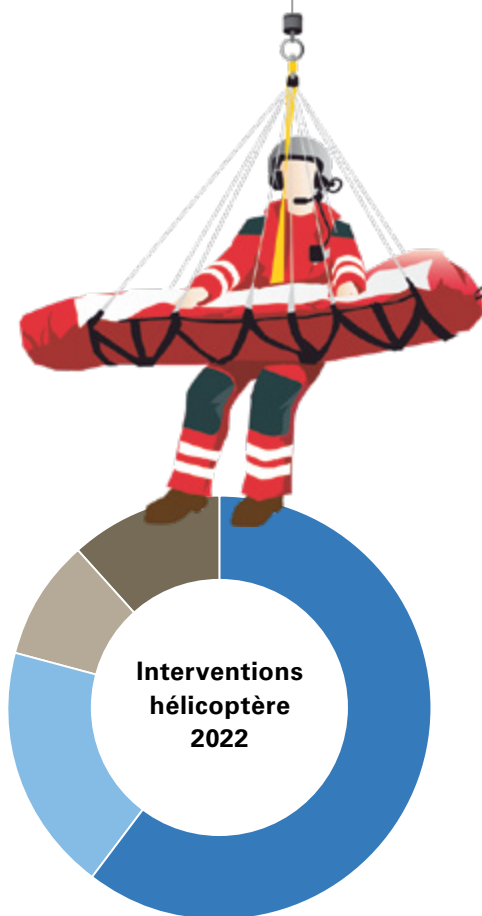
Les cheffes et chefs d'opération « hélicoptère » de la centrale nationale de la Rega coordonnent les interventions des 14 bases Rega qui maillent tout le pays ainsi que les interventions d'organisations partenaires, soit pour l'an passé un total de 16'256 missions (+ 13,4 %). Cette hausse est attribuable tant aux interventions de sauvetage primaires (9'813, + 16,2 %) qu'aux vols de transfert des hôpitaux périphériques vers les centres hospitaliers (3'057, + 7,1 %). Les interventions nocturnes ont elles aussi progressé (3'179, + 15,8 %), totalisant un quart des missions hélicoptérées. Les interventions effectuées en faveur de paysans de montagne que la centrale d'intervention de la Rega a organisées ont augmenté de 5,1% pour s'établir à 1'534. Pour effectuer ces transports d'animaux de rente blessés ou morts, la Rega fait appel à des compagnies d'hélicoptères commerciales.

	2022	2021	+/-
Total d'interventions hélicoptère, dont les interventions de nuit	16'256	14'330	+ 13.4 %
	3'179	2'745	+ 15.8 %
■ Interventions primaires ¹	9'813	8'444	+ 16.2 %
■ Interventions secondaires ²	3'057	2'854	+ 7.1%
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	1'534	1'460	+ 5.1%
■ Interventions spéciales ³	1'852	1'572	+ 17.8 %

¹ Urgences prises en charge directement sur place

² Transferts d'hôpital à hôpital, néonatalogie, transports d'organes

³ 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 est prête à décoller 7j/7, 24 h/24, pour porter secours à la population suisse.

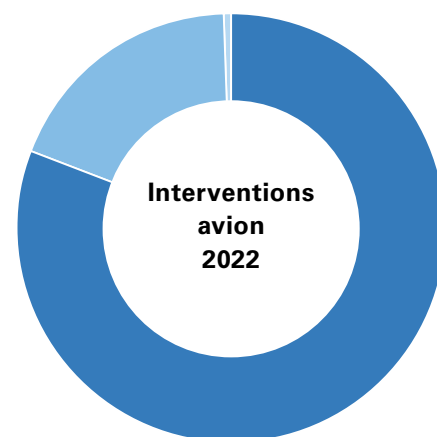


C'est à bord de ses trois avions-ambulance, de véritables unités de soins intensifs volantes, que la Rega rapatrie les patientes et patients.

Interventions Avion

L'année passée, le nombre de personnes rapatriées par la Rega en Suisse a de nouveau augmenté par rapport à l'année précédente (1'278, +31,8 %). Les trois avions-ambulance ont transporté 1'045 patients lors d'un nombre identique de missions (+21,7 %). Leur nombre d'heures de vol est en progression (+6,3 %) et atteint un total (4'925) plus élevé qu'auparavant.

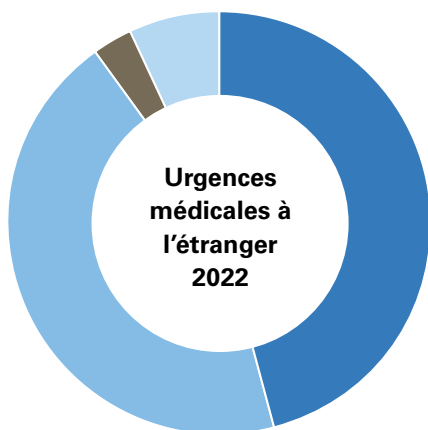
Le nombre de patientes et patients rapatriés par la Rega sur des vols de ligne s'est établi à 233 (+108,0 %). Cette solution, plus économique et écologique que des trajets en avion-ambulance, est retenue lorsque, premièrement, l'état du patient ou de la patiente est stable, deuxièmement qu'il est possible de le ou la transporter sans gêner les autres personnes voyageant à bord du même avion, et que, troisièmement, le nombre de places disponibles est suffisant. Au total, 69 patients (+155,6 %) ont été rapatriés avec l'assistance de médecins ou d'infirmiers en soins intensifs de la Rega. Le nombre de rapatriements non accompagnés s'élève à 164 (+92,9 %). Dans ces cas-là, la centrale d'intervention de la Rega organise le vol de retour de patients pouvant voyager sans assistance médicale.



	2022	2021	+/-
Total d'interventions	1'292	980	+31.8 %
■ Avions-ambulance	1'045	859	+21.7 %
■ Avions de ligne	240	116	+106.9 %
■ Avions affrétés	7	5	+40.0 %

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 2022, ils ont conseillé au total 1'088 patients (+ 29.7 %) à l'étranger (sans nécessité de rapatriement). Dans 1'278 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 de leurs 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'éventualité et des modalités d'un rapatriement.



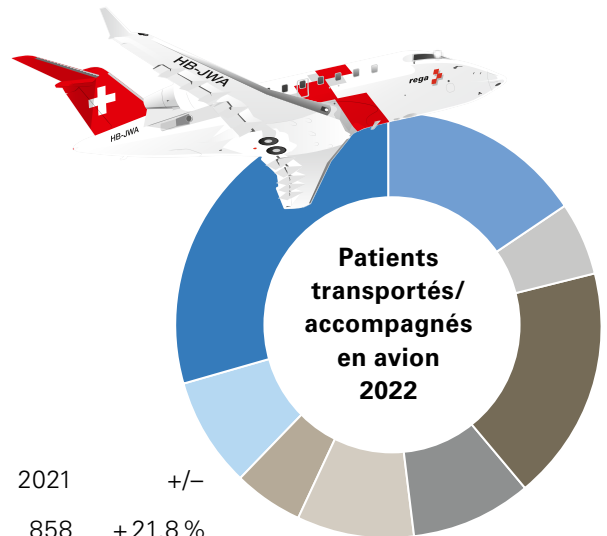
	2022	2021	+/-
Total de patients	2'366	1'809	+ 30.8 %
■ Conseil médical	1'088	839	+ 29.7 %
■ Rapatriement en avion-ambulance de la Rega	1'045	858	+ 21.8 %
■ Rapatriement en avion de ligne, accompagné	69	27	+155.6 %
■ Rapatriement en avion de ligne, non accompagné	164	85	+ 92.9 %



Les médecins-conseils assistent par téléphone en cas de problèmes médicaux à l'étranger et décident de l'opportunité d'un rapatriement en avion-ambulance ou à bord d'un avion de ligne.

Patients transportés

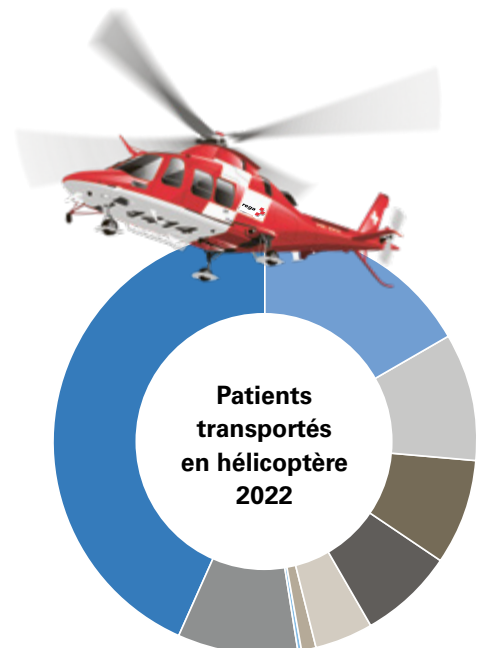
La Rega a transporté un total de 14'207 patients (+15.7 %) à bord de ses hélicoptères et avions. Ses équipages sont ainsi venus en aide à 39 personnes par jour en moyenne.



	2022	2021	+/-
Total de patients	1'045	858	+21.8 %
■ Blessures aux extrémités	164	109	+50.5 %
■ Traumatismes cranio-cérébraux	57	45	+26.7 %
■ Autres lésions	186	83	+124.1 %
■ Affections cardio-vasculaires	95	71	+33.8 %
■ Accidents vasculaires cérébraux	94	75	+25.3 %
■ Affections gastro-intestinales	55	27	+103.7 %
■ Tumeurs malignes	86	44	+95.5 %
■ Autres maladies	308	404	-23.8 %

Différence entre le nombre d'interventions et le nombre de patients

Le nombre total des interventions de sauvetage ne coïncide pas avec le nombre de patients transportés, car il arrive que la Rega convoie plusieurs personnes en même temps ou, au contraire, qu'un vol s'effectue sans patient, comme dans le cas d'un vol de recherche infructueux par un hélicoptère Rega. Le nombre de missions héliportées est soumis à des variations naturelles et reflète les conditions météorologiques ainsi que le comportement en matière de loisirs et de voyages de la population suisse et des touristes en Suisse. Selon Météo-Suisse, l'année écoulée a été la plus ensoleillée et la plus chaude depuis le début des mesures, ce qui explique en partie l'augmentation du nombre d'interventions effectuées par nos équipages, en particulier au cours de l'été dernier. De même, le nombre de rapatriements fluctue, et le nombre d'opérations de sauvetage en avions-ambulance suit l'évolution des comportements de la population suisse à l'étranger lorsqu'elle fait du tourisme ou est en déplacement professionnel. La hausse des interventions hors des frontières du pays reflète le rebond des voyages internationaux de la population suisse, alors que ces types de déplacements étaient en net recul durant la pandémie de coronavirus.



	2022	2021	+/-
Total de patients	12'929	11'314	+14.3 %
■ Accidents de sports d'hiver	2'152	1'715	+25.5 %
■ Accidents de travail	1'297	1'179	+10.0 %
■ Accidents de la circulation	1'040	882	+17.9 %
■ Accidents de montagne	917	860	+6.6 %
■ Accidents de sports	567	572	-0.9 %
■ Accidents d'aviation	166	125	+32.8 %
■ Accidents d'avalanche	43	62	-30.6 %
■ Autres causes	1'174	834	+40.8 %
■ Maladies	5'573	5'085	+9.6 %



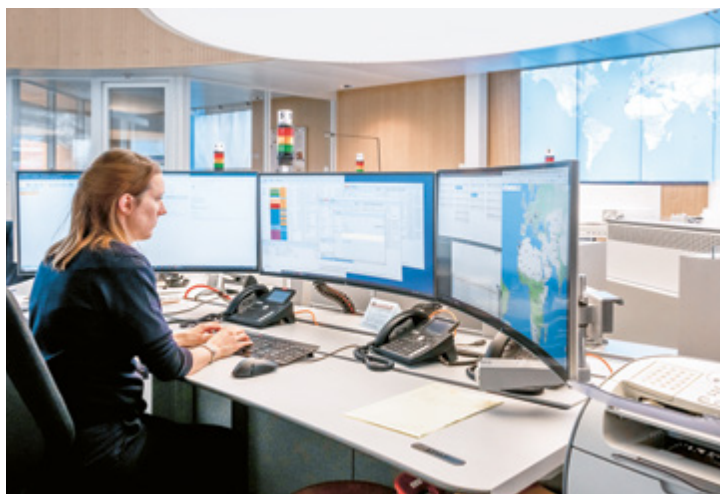
La Rega disposera d'un seul et même hélicoptère pour toutes ses bases, à la fois puissant, spacieux et précis.

Renouvellement de la flotte d'hélicoptères

La Rega garantit à la population suisse une assistance médicale aérienne 24 h/24. Il est pour cela essentiel qu'elle puisse s'appuyer sur une flotte fiable. Ainsi, les hélicoptères de montagne de type Agusta-Westland Da Vinci, bien qu'ayant largement fait leurs preuves depuis leur acquisition en 2009, seront remplacés dès 2024 par des Airbus H145. Moderne et fruit d'un long développement technique, le H145 est, grâce à son rotor à cinq pales, un appareil d'une grande puissance parfaitement adapté à la haute montagne. Sa cabine spacieuse peut, en outre, accueillir de nombreux équipements de soins et permettre le déroulement d'interventions médicales, ce qui représente un atout majeur lorsqu'il faut transférer des patient[es] vers les soins intensifs. L'investissement se monte à plus de 200 millions de francs, une somme comprenant l'acquisition d'équipements médicaux, de pièces de rechange ainsi que la formation des équipages. La flotte de la Rega offrira, grâce à la présence sur toutes les bases d'un seul et même type d'appareil, de multiples avantages, dont une maintenance simplifiée, des frais d'acquisition réduits, une gestion facilitée des pièces de rechange, comme un raccourcissement du temps de formation des équipages.

La Rega soutient les autorités

Au cours de l'année 2022, la Rega a soutenu les autorités suisses, comme elle l'avait déjà fait durant la pandémie de coronavirus. Depuis le mois de septembre 2022, sur mandat du Service sanitaire coordonné (SSC), la Rega assure, sur le plan national, un service de coordination pour l'accueil de civil[es] en provenance d'Ukraine qui nécessitent des soins médicaux. D'une part, le service de coordination gère les dossiers de patient[es] ukrainien[ne]s qui ont été soumis par le ministère ukrainien de la santé. De l'autre, il s'occupe des échanges d'informations entre les autorités ukrainiennes, le comité médical spécialement mis en place, les hôpitaux suisses ainsi que les différents acteurs du transport.



Les rapatriements en avion-ambulance sont coordonnés depuis la centrale d'intervention « Avions ».

La Rega conseille aussi le comité médical dans sa tâche consistant à déterminer si une personne est à même d'être transportée. À la mi-mars 2023, la Rega avait transporté en Suisse 24 patientes et patients lors de neuf vols en avion-ambulance, tous menés à partir d'un aéroport en Pologne.

Le nouveau H145 en service sur la base de Sion



Le 17 décembre 2022, le nouvel hélicoptère de la Rega immatriculé HB-ZQO est entré en service sur la base de Sion.

Les 20 hélicoptères de sauvetage de la Rega sont répartis sur un réseau de 14 bases d'intervention qui maillent tout le territoire. L'une d'entre elles est implantée sur l'aéroport de Sion. C'est dans le hangar de la compagnie Héli-Alpes SA qu'est stationné depuis décembre 2022 le premier Airbus H145 à cinq pales de la Rega, prêt à intervenir en faveur des patientes et patients.

En mars 2022, le canton du Valais a annoncé qu'il lancerait un appel d'offres dans l'intention d'attribuer les mandats de sauvetage hélicoptère. La Rega, dans une volonté d'offrir ses compétences à la population valaisanne, a déposé sa candidature auprès de l'Organisation cantonale valaisanne des secours (OCVS), responsable de l'appel d'offres. Elle a remis une candidature pour un mandat de prestations, qui s'appuie sur ses bases existantes, dans le but de compléter les organisations de sauvetage valaisannes. Fin novembre 2022, l'OCVS a toutefois décidé que le sauvetage aérien en Valais continuerait d'être effectué par Air-Glacières et par Air Zermatt. La Rega a déposé un recours contre cette décision. Le Conseil d'Etat du canton du Valais n'a pas encore rendu son verdict.

Une collaboration plus étroite

En février 2022, des représentant[e]s d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Appenzell Rhodes-Extérieures ont signé avec la Rega une convention de prestations concernant la collaboration dans le domaine du sauvetage aérien et de la médecine d'urgence préhospitalière. Ce document formalise la coopération en vigueur et recouvre la totalité des interventions de sauvetage par voie des airs et des vols de transfert vers ou depuis des hôpitaux. Le sauvetage aérien et l'ensemble des moyens de sauvetage aérien dans les deux cantons sont garantis et coordonnés par la Rega. Cette dernière compte près de 39'000 donatrices et donateurs dans l'Appenzell.



De g. à d. : Roland Albrecht (médecin-chef, Rega), Philipp Simmen (chef Opérations hélicoptères, Rega), Ernst Kohler (CEO Rega), Monika Rüegg Bless (cheffe du département de la santé et des affaires sociales, AI), Yves Noël Balmer (chef du département de la santé et des affaires sociales, AR), Thomas Holderegger (Conseil de fondation de la Rega)

Poursuite du développement du Low Flight Network



Les routes de vol aux instruments améliorent la prise en charge médicale en Suisse.

Grâce aux procédures de vol aux instruments et aux itinéraires prédéfinis du « Low Flight Network » (LFN), les équipages de la Rega peuvent rallier certains centres hospitaliers en Suisse et franchir des cols alpins même par mauvaise visibilité. Ainsi, ils sont en mesure de transporter des personnes en détresse jusqu'à des centres hospitaliers dans des conditions météo qui auraient interdit toute approche il y a encore quelques années.

Le LFN s'étant vu confier par le Parlement le statut d'infrastructure critique nationale, c'est à la Confédération qu'incombe depuis août 2021 la poursuite de son extension. En 2022, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a approuvé les procédures d'approches aux instruments des Hôpitaux cantonaux de Lucerne et de Saint-Gall, de l'Hôpital pédiatrique de Suisse orientale ainsi que de la place d'armes de Breitfeld (canton de Saint-Gall). En décembre, la Rega a déposé des demandes d'autorisation d'approche et de décollage aux instruments pour les HUG de Genève et le CHUV de Lausanne. Plusieurs demandes datant de 2021 sont toujours en cours d'examen par l'OFAC. Celles-ci concernent l'utilisation de l'infrastructure LFN déjà en place aux aéroports de Locarno et des Éplatures, respectivement pendant et hors des horaires d'ouverture, ainsi qu'une utilisation conjointe des procédures militaires au niveau de la place d'armes et de l'Hôpital cantonal de Frauenfeld. Les circonstances pouvant dicter une opération de sauvetage de jour comme de nuit, il est essentiel pour la Rega, dans l'intérêt de ses patientes et patients, de pouvoir utiliser l'infrastructure LFN de manière illimitée quelle que soit l'heure, soit également en dehors des horaires d'ouverture des aérodromes.

Nouveaux héliports d'hôpitaux

Afin de renforcer la sécurité des patient[e]s et des équipages, la Rega s'investit en faveur d'une modernisation des héliports d'hôpitaux en Suisse. Notre organisation conseille et soutient les hôpitaux dans leurs projets de construction ou de rénovation. Elle participe en partie aux coûts. L'an passé, plusieurs héliports modernisés ont été mis en service avec le concours de la Rega, à savoir ceux de l'Hôpital cantonal d'Uri ainsi que des Hôpitaux d'Ilanz et de La Chaux-de-Fonds. Ces structures satisfont désormais aux normes les plus récentes en matière de dimensions, de poids maximal, d'éclairage et d'autres facteurs de sécurité.



Le nouvel héliport sur le toit de l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds



La Rega reste fidèle à sa vision d'un sauvetage possible par tous les temps.

Annulation du contrat « Icebird »

En septembre 2022, la Rega et le fabricant d'hélicoptères italien Leonardo ont mis fin au contrat qui les liait autour de la vente de trois nouveaux hélicoptères de sauvetage à dégivrage intégral de type AW169-FIPS, et dont la livraison était prévue pour 2023. La Rega se verra rembourser intégralement les acomptes qu'elle a déjà versés. Cette décision fait suite à un constat d'échec dans la mise au point d'appareils conformes aux spécifications convenues dans le contrat : les différents vols d'essai ont certes montré que le nouveau système de dégivrage fonctionnait, mais aussi que l'hélicoptère ne satisfaisait pas les hautes exigences de performance de la Rega.

La Rega et Leonardo avaient conscience, dès le départ, qu'ils se lançaient dans un projet pionnier, dont personne ne pouvait garantir l'aboutissement. En dépit des limites techniques qui subsistent, et en l'occurrence dans l'intention de les transcender, la Rega poursuivra ses efforts en vue de concrétiser sa vision d'un sauvetage aérien indépendant des conditions météorologiques. Le but défini de notre organisation est d'être à même de secourir toujours plus de personnes en détresse.

Renouvellement du certificat de la CAMTS

En août 2022, à la suite d'un processus de vérification long de plusieurs semaines, la Commission on Accreditation of Medical Transport Systems (CAMTS) a renouvelé le certificat qu'elle avait délivré à la Rega. Faisant certifier aussi bien ses opérations de sauvetage avec des hélicoptères et des avions-ambulance que ses rapatriements sous assistance médicale, elle est la seule organisation européenne à satisfaire ainsi de tels critères. La CAMTS est une organisation internationale indépendante à but non lucratif qui contrôle et certifie les sociétés de transport médical d'après les critères scientifiques les plus récents.



La Rega — un sauvetage aérien d'excellence et une volonté de toujours se perfectionner

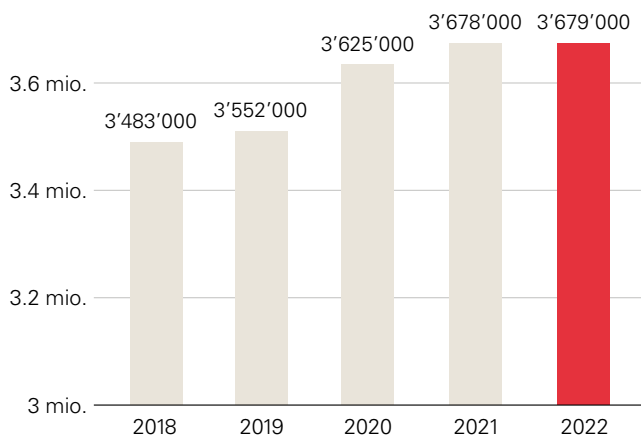
Chiffres clés 2022

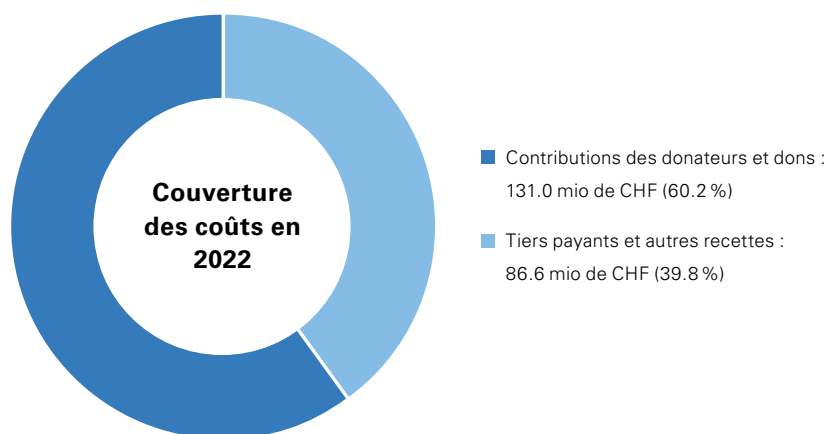
La Rega est une fondation privée d'utilité publique. Forte de 3.679 millions de donatrices et donateurs, elle est solidement ancrée dans la population suisse. Indépendante sur le plan politique, elle fournit ses prestations sans aucune subvention des pouvoirs publics. La Rega fait partie intégrante du 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.

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 2022 : au 31 décembre, la Rega en recensait 3.679 millions. En 2022, 121'693 personnes ont fait le choix de s'affilier à la Rega, soit 1'301 de plus qu'en 2021.

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.





Évolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2022, les produits d'exploitation de la Rega ont atteint 213.2 millions de francs, pour des charges de 177.6 millions de francs, soit un résultat d'exploitation positif de 35.6 millions de francs. Le résultat annuel se monte à 16.0 millions de francs. En 2022, les donatrices et donateurs ont versé à la Rega des contributions et dons d'un montant total de 131.0 millions de francs, couvrant ainsi environ 60.2 % des coûts. Les 39.8 % 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 capitaux extérieurs.

Tour d'horizon chiffré de l'exercice 2022

Nombre d'interventions organisées	20'992
Interventions hélicoptère	16'256
Interventions avion	1'292
Autres ¹	3'444
<hr/>	
Contributions des donateurs et dons (en mio de CHF)	131.0
Nombre de donateurs (en mio)	3.679
Nombre de collaborateurs ²	407
Produits d'exploitation (en mio de CHF)	213.2
Charges d'exploitation (en mio de CHF)	177.6
Résultat d'exploitation (en mio de CHF)	35.6
Total du bilan (en mio de CHF)	645.0

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

² Équivalents temps plein, état à fin décembre



Pour consulter les comptes annuels 2022 détaillés :
report.rega.ch/2022

Conseil de fondation



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Paul Hälg



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Thomas von Wyl



Petra Gössi



Gabriele Casso



Richard Brogler

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

Paul Hälg, Dr sc. techn., Wollerau, depuis 2019, membre du comité directeur

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013 membre du comité directeur

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

Adrian Amstutz, Schwanden, depuis 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

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

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

Petra Gössi, Küssnacht am Rigi, dès 2023

Gabriele Casso, PD Dr med., Sorengo, dès 2023

Richard Brogler, Dr sc. techn., Kilchberg, dès 2023

Sortants à fin 2022

Marco Maggiorini, Prof., Dr med., Schindellegi, de 2011 à 2022

Gabi Huber, Dr en droit, Altdorf, de 2015 à 2022, membre du comité directeur

Gerold Biner, Zermatt, de 2015 à 2022

Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Gabriele Casso, PD Dr med.

Markus Furrer, Prof., Dr med.

Thomas von Wyl, Dr med.

Commission des finances

Josef Meier, président

Michael Hobmeier

Paul Hälg, 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., représentant du Secours Alpin Suisse

Stephan Zeller, représentant du canton du Valais

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^{er} janvier 2023

Direction



De gauche à droite : Heinz Leibundgut, Andreas Lüthi, Ernst Kohler, Philipp Simmen, Daniel Landert (chef désigné des opérations avions-ambulance à partir du 1^{er} juin 2023), Roland Albrecht, David Müller. Manque sur la photo : Urs Nagel.

Organigramme au 1^{er} janvier 2023

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

David Müller

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 & 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 régit 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^e 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 du double contrôle 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 18 octobre 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^{er} 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^{ère} 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 Bölkow 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-601.



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.



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 ».



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.



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



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 Covid-19, 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.



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.



2022

Décision en faveur d'une flotte homogène

En mars, la Rega a fait l'acquisition de neuf H145 munis d'un rotor innovant à cinq pales, et en décembre, elle a signé un contrat portant sur l'achat de douze autres hélicoptères de ce type. À compter de 2024, ces nouveaux hélicoptères remplaceront la flotte éprouvée des Da Vinci.

La Rega en chiffres



458

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



1'292

missions ont été organisées en 2022 par la centrale d'intervention de la Rega en faveur de patientes et patients à l'étranger.



3'679'000

donatrices et donateurs permettent à la Rega de poursuivre sa mission.



14

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.



14'207

patientes et patients ont été transportés en 2022 à bord des avions-ambulance et hélicoptères de sauvetage de la Rega.



20'992

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.



16'256

missions hélicoptées en Suisse ont été organisées par la centrale d'intervention de la Rega en 2022.



3'179

missions hélicoptées ont été menées après la tombée de la nuit pour secourir des patients.

Le rapport annuel 2022 est également disponible en ligne sous report.rega.ch/2022

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 15, Genève

Route Henry-Claudius-Forestier 32, 1217 Meyrin
Téléphone 022 798 00 00

Rega 18, Sion

c/o Hélicoptères 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

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
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

Médias

Téléphone 044 654 37 37
presse@rega.ch

Impressum

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

Rédaction Mathias Gehrig, Karin Hörhager, David Müller,
Adrian Schindler, David Suchet, Karin Zahner, Jérôme Zaugg,
Corina Zellweger

Édition française Radar RP Sàrl, Épalinges

Photos Markus Enderlin (couverture), Adrian Bretscher,
Canton Appenzell Rhodes-Intérieures, Mathias Gehrig, Karin Hörhager,
Eliana Köppli, Leonardo Helicopters, Peter Lewis, Tom Lüthi,
Laurent Racine, Adrian Schindler, Roger Schlatter, David Suchet,
Jérôme Zaugg

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.

© Avril 2023. Tous droits réservés, reproduction autorisée
avec mention de la source

