



Rega 2016
avec Rapport annuel 2015

ega 

HB-JRB

HB-JRA





Sommaire

Rega 2016

Editorial	5
Actualités	6–15
En bref	16–19
Interventions	20–21
Donateurs	22–23
Histoire	24–25
Dispositions relatives aux donateurs	38

Rapport annuel 2015

Activités 2015	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2015	36
Direction	37

PIÙ ALTI
CONDOTTI DA UNO SCAL
PER OTTENERE PIÙ CURE
E LEGGERE MANUALE

rega



« Un grand bond en avant avec l'hélicoptère toutes météos »



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Il y a près de 60 ans, la Rega faisait l'acquisition de son premier hélicoptère. Avec le temps, les turbines sont devenues plus puissantes, des treuils ont été installés, et nous avons équipé nos pilotes de lunettes de vision nocturne. Toujours plus modernes, plus sûrs, nos hélicoptères et nos avions-ambulance sont également aujourd'hui plus spacieux et plus confortables. Il reste pourtant à l'aviation hélicoptère une dernière barrière à franchir: en cas de brouillard épais, de fortes chutes de neige ou de risque de givrage, nos équipages sont cloués au sol.

La Rega travaille depuis des années à l'avènement d'un sauvetage aérien indépendant de la météo; elle a déjà mis en œuvre divers projets et mesures visant à réduire le nombre d'interventions empêchées ou interrompues par le mauvais temps. Ces inlassables efforts ont notamment été récompensés en 2011 lorsque, grâce à la navigation assistée par satellite, l'un de nos hélicoptères a pu pour la première fois se poser en conditions de vol aux instruments sur le toit de l'Hôpital de l'Île, à Berne. Cependant, si tangibles et mesurables soient-ils, les progrès restent parcellaires. La « percée décisive » se fait attendre.

L'acquisition d'un hélicoptère, relativement léger, adapté à toutes les conditions météorologiques, nous permettra un grand pas en avant. Dans la mesure où il n'existe pas encore de modèle de ce type, nous avons lancé, avec le fabricant italien Agusta-Westland, un projet de développement étalé sur plusieurs années. Dès 2021, les équipages de deux premières bases Rega disposeront d'un AW169-FIPS et pourront ainsi voler au secours des patients dans les conditions les plus difficiles. Un thème passionnant, de même que les autres sujets traités dans ce rapport annuel.

Revenons-en à cette petite révolution dans le monde du sauvetage aérien car de telles avancées exigent des fondements solides. L'année 2015 a une nouvelle fois confirmé la bonne santé de la Rega. Les plus de 15'000 interventions comptabilisées prouvent la forte demande de ses prestations et son assise en tant qu'actrice indispensable de la santé en Suisse. Elle bénéficie en outre du soutien de la population, comme en témoigne le nombre de donateurs, à nouveau en hausse avec près de 50'000 nouvelles affiliations. Cette popularité non démentie, si elle réjouit les collaborateurs de la Rega, signifie aussi d'immenses attentes.

Il s'agit d'y répondre. Le Dr. Rudolf Bucher, fondateur de la Rega, a un jour formulé ce principe: « Fournir [au patient] toute l'aide dont il a besoin exige de savoir marier formation d'excellence et équipement de pointe pour obtenir la meilleure des performances. » Le temps a passé, mais cette déclaration a gardé toute sa pertinence. En termes de formation, de technologie et de matériel, la Rega a toujours eu le souci d'éviter de stagner et d'oser aller de l'avant. Aujourd'hui comme demain, elle entend continuer à concrétiser la philosophie de son fondateur.

Ulrich Graf
Président du Conseil de fondation

Ernst Kohler
CEO/Président de la direction

Pour le sauvetage aérien de demain : AW169-FIPS, le nouvel hélicoptère Rega

«La Rega passe commande pour trois hélicoptères de sauvetage adaptés à toutes les conditions météorologiques.» Tel était le titre du communiqué de presse publié le 1^{er} décembre 2015. Dans les environs de Milan, le CEO Ernst Kohler et Heinz Leibundgut, chef pilote de la flotte d'hélicoptères, venaient tout juste de signer un contrat d'achat pour trois aéronefs dotés d'un système de dégivrage. Cette acquisition constitue une nouvelle étape vers un sauvetage aérien par tous les temps.

Optimiser le sauvetage aérien est l'une des principales tâches de la Rega. Depuis sa fondation dans les années 1950, beaucoup de choses ont changé. Mais une question taraude toujours ses responsables : comment recourir en toute sécurité aux technologies de pointe afin d'améliorer la prise en charge des patients ? C'est pourquoi, depuis quelque temps, la Rega mène d'intenses réflexions sur l'hélicoptère de sauvetage de demain et sur les mesures qui lui permettraient de fournir une assistance médicale aérienne même dans des conditions météorologiques exécrables.

Le projet «Avenir» devient le projet «Icebird»

Tout commence en 2013, lorsqu'une équipe de projet de la Rega est chargée d'évaluer le successeur des EC 145 de la flotte des bases de plaine, entrés en service en 2003. Les experts du projet «Avenir» ont étudié le remplacement des aéronefs par des hélicoptères aux qualités comparables. Les modèles retenus devaient être fiables et disposer des technologies les plus avancées en matière d'avionique et de navigation. En parallèle, la Rega s'est fixé pour objectif d'assurer le sauvetage aérien indépendamment des conditions météorologiques. L'équipe de projet a alors compris que, tout en étant une solution parfaitement valable, le choix d'un hélicoptère comparable ne permettrait pas de réaliser de progrès décisifs ou d'élargir les possibilités d'intervention.

Par conséquent, le mandat de projet original s'est étoffé d'une tâche supplémentaire : celle d'évaluer l'acquisition d'hélicoptères adaptés à toutes les conditions météorologiques. Le projet «Avenir» est devenu le projet «Icebird». En effet, les nouveaux aéronefs devaient être dotés d'un système de dégivrage et donc pouvoir voler en conditions givrantes. De plus, la flotte des bases de plaine ne devait plus être remplacée en entier, mais seulement en partie. Dans le but de garder ouvertes autant d'options que possible pour la future stratégie en matière de flotte d'hélicoptères, les responsables du projet «Icebird» se sont mis à la recherche de l'hélicoptère de demain.

Garder le cap, viser le progrès

Une vaste analyse de marché a permis de constater rapidement que trouver l'oiseau rare ne serait pas évident. Pour certains fabricants, le cahier des charges, soit les exigences de la Rega, était trop détaillé, et l'éventail des missions, trop large. Doter un aéronef léger et de petite taille d'un système de dégivrage constituait le principal défi. Jusqu'alors, seuls des hélicoptères de type Super Puma ou AW139 étaient équipés d'un tel dispositif, or, ces deux hélicoptères sont trop grands et trop lourds pour les interventions de la Rega. Une véritable quête du Graal commença.

La Rega recherche toujours à atteindre le meilleur et elle est prête à emprunter des voies non conventionnelles et à imposer sa volonté pour que le progrès profite à ses patients. Alors que le projet semblait voué à l'échec en raison du manque d'options, un partenaire de longue date de la Rega a fait preuve d'un véritable esprit pionnier. Le fabricant italien Agusta-Westland (aujourd'hui Finmeccanica S.p.A.) était disposé à développer avec les responsables du projet un aéronef conçu spécialement pour les besoins de la Rega sur la base de l'AW169. Avec le partenaire idéal à ses côtés le projet «Icebird» pouvait démarrer pour de bon.



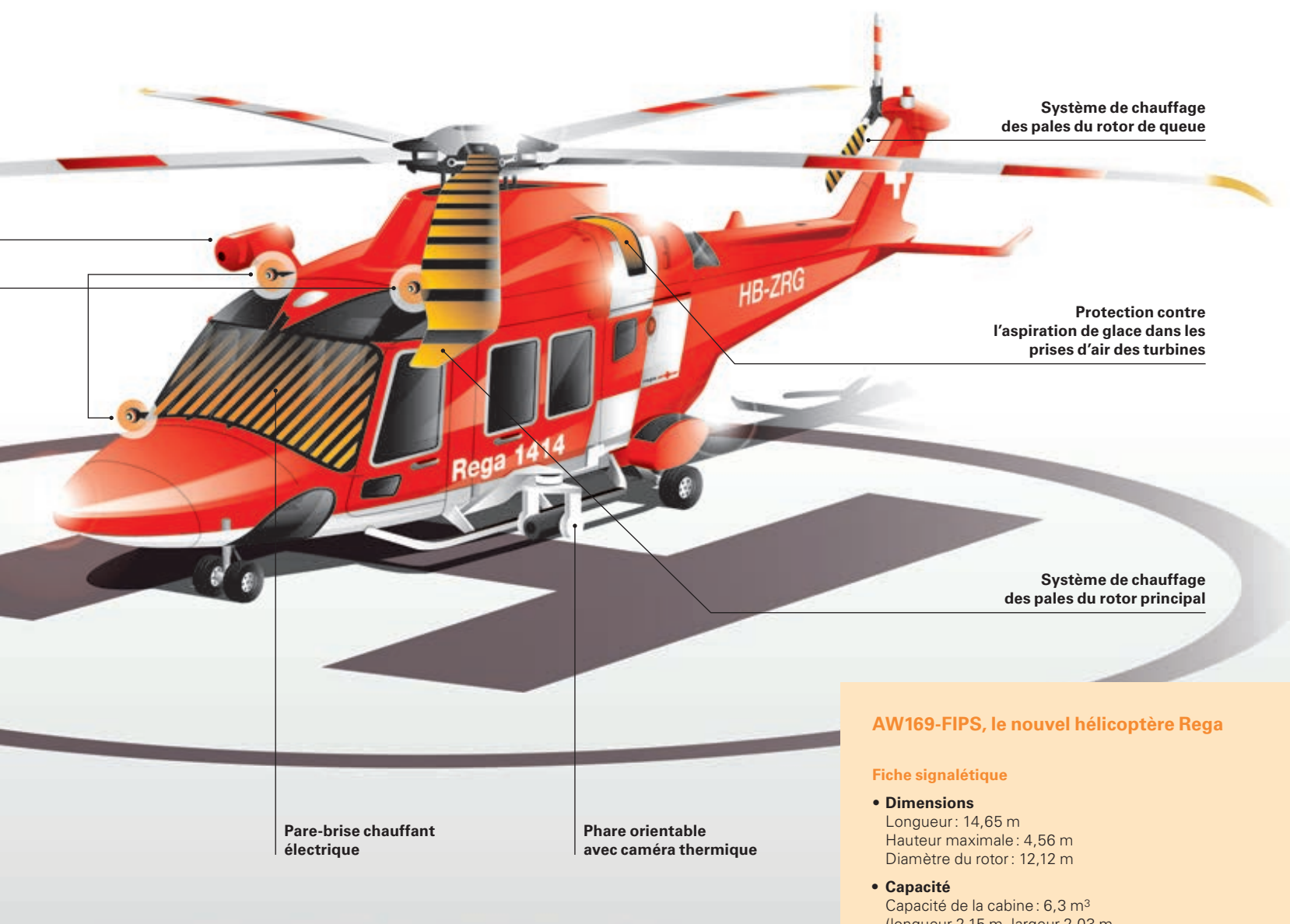
Treuil

Détecteurs de givre



578 spécifications et ajouts font la différence

Dans un premier temps, le cahier des charges complet du nouvel hélicoptère de la Rega AW169-FIPS a été dressé, et les exigences matérielles auxquelles ce dernier devait répondre ont été définies dans les moindres détails. L'objectif : développer un aéronef biturbine d'un poids maximal de 5 tonnes et doté d'un système de dégivrage. De plus, le pilote devait pouvoir voler seul, à vue ou aux instruments, et disposer d'instruments de navigation des plus modernes et précis, d'un système de pilotage automatique à quatre axes à l'instar de son petit frère, l'Agusta-Westland Da Vinci, ainsi que d'un treuil. Et la liste ne s'arrêtait pas là : en tout, le contrat s'étendait sur 257 pages.



AW169-FIPS, le nouvel hélicoptère Rega

Fiche signalétique

• Dimensions

Longueur: 14,65 m
Hauteur maximale: 4,56 m
Diamètre du rotor: 12,12 m

• Capacité

Capacité de la cabine: 6,3 m³
(longueur 2,15 m, largeur 2,03 m, hauteur 1,32 m)

• Moteurs

2 × Pratt & Whitney PW210A
Puissance au décollage: 2 × 1'108 CV

• Vitesse de croisière

env. 250 km/h

Profil d'exigences

- Aéronef biturbine de poids moyen
- Système de dégivrage complet (FIPS)
- Cockpit tout-écran (un/deux pilotes) permettant à un pilote seul de voler à vue ou aux instruments
- Instruments de navigation à la pointe de la technologie
- Possibilité d'intégrer dans le cockpit des systèmes de vision artificielle
- Treuil
- Système de pilotage automatique à quatre axes

L'AW169 de la Rega présentait 578 différences avec le modèle de base. La mise en œuvre des directives et l'intégration des éléments requis par la Rega ont demandé plus de deux ans de travail. Ainsi, le souffle des rotors (downwash) a été mesuré. Ses conséquences lors d'un atterrissage en campagne, ainsi que la contrainte statique des héliports hospitaliers, ont été étudiées. L'AW169-FIPS est 1,5 m plus long, 50 cm plus haut et 1,2 tonne plus lourd que l'EC 145 utilisé actuellement.

Avec la participation d'experts externes, l'équipe de projet de la Rega est arrivée à cette conclusion: la taille et le poids de cet aéronef ne posent aucun problème pour le déroulement des missions et, au vu des nouvelles

possibilités d'intervention, les restrictions éventuelles sont acceptables.

La Rega n'a pas établi de manière définitive quelles bases d'intervention accueilleront le nouvel hélicoptère. Au cours des prochains mois, différents scénarios seront étudiés avec attention.

Projets d'accompagnement pour un sauvetage aérien par tous les temps

L'acquisition de trois hélicoptères AW169-FIPS indépendants des conditions météorologiques constitue une étape importante vers la diminution du nombre de cas où la Rega ne peut porter secours pour des raisons météorologiques. A lui seul, cet achat ne

Poursuivez votre lecture à la page 10 ►



Dès 2021, il remplacera une partie de la flotte des EC 145 :
le nouvel hélicoptère de la Rega de type AW169-FIPS,
adapté à toutes les conditions météorologiques et équipé
d'un système de dégivrage.



garantit cependant pas qu'à l'avenir elle puisse intervenir par tous les temps. La Rega travaille sur différents projets complémentaires à mettre en œuvre pour pouvoir venir en aide aux personnes en détresse quelles que soient les conditions météorologiques. Ainsi, le développement des itinéraires de vol aux instruments et la mise en place d'un réseau de stations de mesure et de webcams propre à la Rega se poursuivent. Ce sont deux exemples parmi d'autres (voir rapport annuel 2014). Toutes les équipes de projet œuvrent d'arrache-pied à leur concrétisation.

La réalisation de la vision de la Rega pour un sauvetage aérien indépendant des conditions météorologiques n'a pas garantie de succès. Nous sommes cependant convaincus que l'optimisation continue de l'accomplissement de notre mission, le secours aux personnes en détresse, vaut toujours la peine. Nous nous y engageons – aujourd'hui comme demain.



Des interventions hélicoptérées malgré le givre

Les hélicoptères AW169-FIPS de la Rega seront dotés d'un système de dégivrage. Il permet de voler y compris en conditions givrantes. Ce dispositif **Full Ice Protection System (FIPS)** chauffe les parties clés de l'aéronef, de sorte que les pales des rotors et le pare-brise ne soient pas recouverts de glace. Des protections empêchent l'aspiration de glace par les moteurs ou l'obturation des prises d'air. Les détecteurs de l'hélicoptère préviennent le pilote en cas de conditions météorologiques présentant un risque élevé de givre.

La **formation de givre** dépend de facteurs météorologiques, tels que la température ou la quantité d'eau dans les nuages, et d'éléments aérodynamiques, comme le rayon et la courbure des rotors, la vitesse, la dimension des gouttes d'eau et leur angle d'incidence. Plus le pourcentage d'eau contenu dans les nuages est élevé, plus le risque de formation de givre augmente. En principe, une température dans les nuages et le brouillard inférieure à 4 °C – donc une forte humidité – mérite la plus grande vigilance.

Le givre peut avoir des conséquences dramatiques sur le comportement de l'aéronef. Les propriétés aérodynamiques comme la portance, le rendement des rotors et les performances de vol diminuent. Le givrage des bielles de commande des rotors peut entraîner de fortes vibrations et des problèmes de pilotage. Quant aux instruments de mesure, ils perdent toute précision. Sans oublier le poids supplémentaire, lequel a aussi des conséquences négatives.

Les hélicoptères opérant en vol à vue sont rarement concernés par les conditions givrantes, car ils ne sont pas autorisés à traverser nuages ou brouillard. En revanche, lors de vols aux instruments (IFR), l'évaluation du risque de givre est essentielle.

Formation de givre sur les rotors (photo ci-dessus): en raison des conditions givrantes, les hélicoptères de la Rega doivent actuellement rester au sol.



Des simulations médicales pour un dispositif d'urgence bien rodé

Pour être en mesure de fournir une assistance médicale aérienne rapide, fiable et de qualité, la Rega investit sans cesse dans le développement d'équipements de pointe. Mais elle met avant tout l'accent sur la formation et la promotion de ses collaborateurs. En 2015, elle a lancé, sous la direction de son médecin-chef, Roland Albrecht, un nouveau concept de formation continue pour le personnel médical: les exercices de simulation. Objectif: interpréter des situations de crise et optimiser la collaboration au sein des équipes.

Pour que la technique soit performante, ceux qui l'utilisent doivent l'être également. Appelée à faire face à des situations très complexes, la Rega accorde beaucoup d'importance au facteur humain et promeut une culture de sécurité. En 2015, elle a par exemple

introduit, à l'interne et à l'externe, des formations par simulation pour les équipages médicaux des hélicoptères et des avions-ambulance. Des situations médicales critiques sont simulées et les principes de la « gestion des ressources de l'équipage » sont appliqués. Leurs buts: optimiser l'interaction entre les membres de l'équipage, améliorer la communication et, ce faisant, accroître la fiabilité des soins et la sécurité des patients.

Simulation de situations d'intervention et analyse critique

Destinés aux médecins, aux sauveteurs professionnels et aux infirmiers de la Rega, les exercices de simulation nécessitent beaucoup de ressources et ont lieu à intervalles réguliers auprès de trois partenaires de formation. A l'Institut suisse pour la médecine de sauvetage (Sirmed) à Nottwil, et au

Centre de simulation et de RCP (réanimation cardio-pulmonaire) de Berne (BeSiC), les équipages apprennent à faire face à divers types d'incidents graves en s'entraînant par petits groupes sur un mannequin, lequel réagit aux interventions comme un véritable patient. Les équipages médicaux d'hélicoptère peuvent se confronter à des situations fidèlement reproduites d'interventions tant primaires (sauvetage, urgence médicale) que secondaires (transfert entre un hôpital périphérique et un centre hospitalier). Quant aux équipages des avions-ambulance, ils s'entraînent directement dans la cabine d'un avion de la Rega.

Quelques équipes sélectionnées participent en outre à des exercices organisés auprès de la société Maquet à Rastatt (Allemagne). Ils impliquent des dispositifs d'assistance cardio-vasculaire: l'ECMO (système d'oxygé-



nation par membrane extracorporelle) et le BCPIA (ballon de contre-pulsion intra-aortique). Une fois la simulation d'engagement terminée, la situation de crise est analysée pas à pas au cours d'une séance de débriefing animée par des experts. Au contraire des situations réelles, les exercices filmés permettent aux participants d'examiner les moments délicats et les comportements adoptés avec un regard extérieur, et de développer des stratégies préventives.

Aux yeux du médecin-chef de la Rega, Roland Albrecht, ce nouveau concept de formation continue revêt une importance cruciale : « Une équipe qui s'entraîne régulièrement augmente ses chances de succès lors

d'un engagement réel, y compris dans les situations critiques. Nos patients en bénéficient. » C'est pourquoi, outre les simulations menées en externe, des exercices axés sur les compétences (skills trainings) sont aussi régulièrement organisés sur les bases hélicoptère.

Formation en ligne pour le personnel médical et les chefs d'intervention

La formation continue du personnel médical comprend également une partie théorique. A cet effet, la Rega dispose depuis quelques mois d'une plateforme d'apprentissage en ligne. Tous les utilisateurs peuvent consulter simultanément les contenus médicaux et opérationnels proposés, où qu'ils se trouvent et sans contraintes liées aux emplois du temps ou à la disponibilité opérationnelle du personnel. Un avantage de taille pour la Rega, dont

quelque 215 collaborateurs travaillent par roulement de 24h.

Cet outil est également utilisé au sein de la centrale d'intervention hélicoptères. Les chefs d'intervention doivent en effet disposer de connaissances médicales fondamentales et les mettre immédiatement en pratique en cas d'urgence. Désormais, des modules de formation continue en ligne leur permettent au besoin de rafraîchir leurs connaissances anatomiques et terminologiques. Ils peuvent par exemple revoir les points clés d'une réanimation afin d'être en mesure de les expliquer clairement au téléphone lorsque l'alerte est donnée.



Analyse de la vidéo (photo ci-dessus) : une fois l'intervention terminée, les experts et l'équipage examinent étape par étape la situation simulée.

Simulation d'une urgence (photo de gauche) : au Centre de simulation et de RCP de Berne, les équipages de la Rega s'entraînent sur un mannequin qui réagit comme un véritable patient.

Incision dans la trachée (trachéotomie) d'un porc : en cas d'urgence, chaque geste doit être parfaitement maîtrisé.



Recherche et développement : aménagement du Challenger 650

En 2018, le constructeur Bombardier livrera à la Rega trois nouveaux avions-ambulance Challenger 650. Avant d'être pleinement opérationnels, les successeurs des éprouvés CL-604 passeront encore par de nombreuses étapes de recherche et développement. Le groupe du projet « Futura » de la Rega élabore, en étroite collaboration avec des entreprises spécialisées, de nouvelles solutions pour l'aménagement intérieur de l'avion, parmi lesquelles une cabine mieux insonorisée et plus spacieuse ainsi qu'un système d'éclairage amélioré. Principaux bénéficiaires : les patients.

15 ans se sont écoulés depuis le développement des Challenger CL-604, les avions-ambulance actuels de la Rega. Entre-temps, les secteurs de l'aéronautique et de la technique médicale ont réalisé des progrès majeurs. Le futur Challenger 650 de la Rega sera doté d'une avionique de pointe et de réacteurs plus performants. La combinaison d'éléments éprouvés avec les dernières technologies permettra d'obtenir un avion-ambulance optimisé et tout aussi fiable.

Les expériences acquises sur le modèle précédent – le CL-604 – constituent dès lors un avantage de taille. Dans la première phase du projet « Futura », des informations et des suggestions d'amélioration ont été

recueillies auprès des équipes médicales et des pilotes. Après examen, les adaptations retenues ont été intégrées dans le cahier des charges du Challenger 650. Il énumère l'ensemble des conditions imposées par la Rega au constructeur Bombardier ainsi qu'aux entreprises chargées d'équiper les nouveaux avions-ambulance.

Pour les responsables du projet à la Rega et leurs partenaires, l'aménagement intérieur constitue désormais le gros du travail de développement à réaliser. En effet, les trois Challenger 650 seront livrés « à vide », à l'exception du cockpit. L'entreprise suisse Aerolite est chargée – en étroite collaboration avec le groupe du projet à la Rega – de l'aménagement médical de la cabine.

Modèle grandeur nature : le groupe de projet de la Rega teste la rampe nouvellement développée dans un hangar de l'équipementier suisse Aerolite.



Quant à l'intégration des appareils médicaux, elle a été confiée une fois encore à la société canadienne Flying Colours. Comment se déroule un tel projet? Comment passer d'un appareil vide à un avion-ambulance Rega?

Une maquette en bois grandeur nature

Même avec un logiciel ultramoderne de modélisation 3D, tout ne peut pas être simulé sur ordinateur. Pour tester la faisabilité du nouveau concept d'aménagement intérieur, Aerolite a ainsi construit un modèle grandeur nature de la cabine et de la rampe de chargement en contreplaqué. L'entreprise vérifie ainsi l'espace disponible pour le chargement ou le transbordement des patients et modifie en conséquence les plans de construction.

D'autres solutions novatrices se fondent entièrement sur l'expérience des équipages Rega. Lors du développement du CL-604, la Rega a veillé par exemple à ce que les civières destinées à accueillir les patients à bord soient compatibles avec les systèmes de transport utilisés dans les ambulances. Or, à l'usage, la plupart des patients étaient simplement transférés du brancard de l'ambulance à celui de l'avion, ce qui rendait superficielle cette exigence de compatibilité. Il a ainsi été décidé d'y renoncer sur les nouveaux avions-ambulance. Ceux-ci disposeront donc, au lieu des civières étroites utilisées jusqu'ici, de dispositifs fixes et élargis, lesquels augmenteront sensiblement le confort des patients, surtout sur les vols long-courriers.

Des améliorations pour le bien des patients et des équipages

L'aménagement intérieur étant conçu à partir de zéro, des adaptations essentielles peuvent être effectuées. Une technique de montage spécifique permet notamment d'améliorer significativement

l'insonorisation de la cabine : les équipements ne sont plus montés à même le fuselage, mais sur des shock-mounts. Ils réduisent les vibrations et, par conséquent, les nuisances sonores des réacteurs.

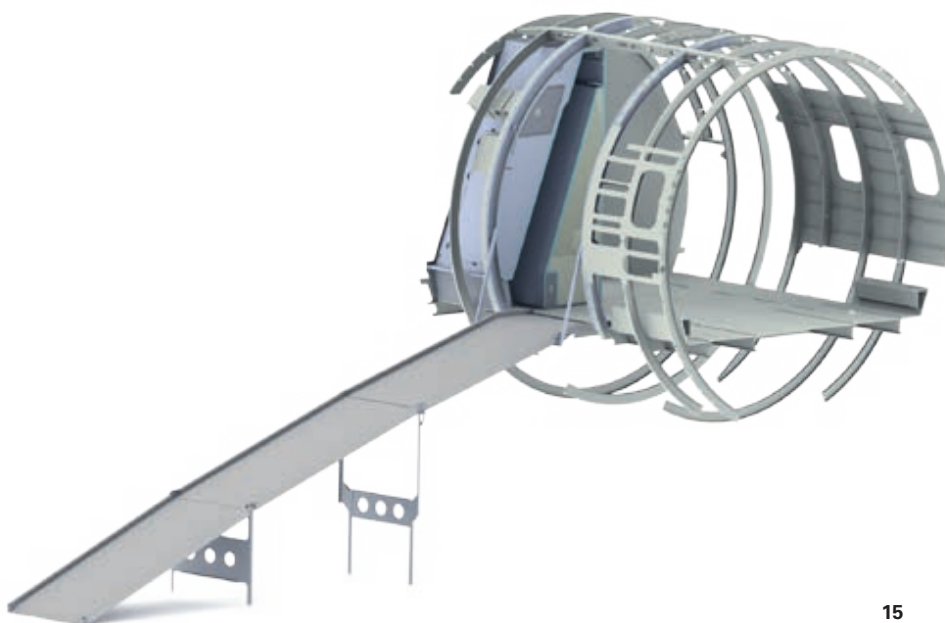
La rampe développée par la Rega pour faciliter l'embarquement des patients allongés sur une civière a elle aussi été optimisée : grâce à l'intégration de suspensions et à l'aménagement d'une pente plus douce, le chargement sera bien plus confortable pour le personnel. En outre, l'éclairage de la cabine fera désormais l'objet d'un traitement différencié. Ainsi, la luminosité et la couleur de la lumière seront adaptées aux besoins des patients et de l'équipage.

Une mise en œuvre par étapes

D'autres phases de développement sont prévues en 2016. Bombardier, Aerolite et Flying Colours présenteront de nouvelles solutions à la Rega concernant les deux unités de soins intensifs où seront allongés les patients. Le fuselage du premier Challenger 650 de la Rega sera monté au cours de l'été, et les ailes, en septembre. Pendant ce temps, le groupe du projet à la Rega continuera d'explorer sans relâche les meilleures pistes avec l'ensemble de ses partenaires. Le futur avion-ambulance rapatriera ainsi des patients des quatre coins du monde avec autant de succès et de fiabilité que son prédécesseur.



À l'épreuve de la réalité: les brancards d'ambulances passent-ils dans la station de soins intensifs élargie des nouveaux avions?



Test en conditions réelles: même avec un logiciel ultramoderne de modélisation 3D, tout ne peut pas être simulé sur ordinateur.

Assistance médicale aérienne

La Garde aérienne suisse de sauvetage Rega, fondée en 1952, a pour mission d'apporter une assistance médicale par les airs aux personnes en détresse.

Massivement soutenue par la population suisse, elle se montre à la hauteur des exigences posées par le sauvetage aérien, considérables dans un pays au relief aussi accidenté que la Suisse. La Rega garantit la disponibilité 24 heures sur 24 de professionnels expérimentés et d'une flotte à la pointe de la technologie. En outre, elle couvre les coûts de construction et de modernisation de son dense réseau de bases d'intervention et œuvre en permanence au perfectionnement du sauvetage aérien.

La Rega apporte son aide partout où, grâce à son intervention, la vie ou la santé d'autrui peut être préservée, ménagée ou protégée. Dans l'accomplissement de cette mission, elle se conforme aux Principes de la Croix-Rouge et aide les personnes en détresse sans aucune discrimination ni considération de moyens financiers, de position sociale, de nationalité, d'origine, de religion ou encore d'opinion politique : seule l'urgence médicale prime. Les avions-ambulance et les hélicoptères de sauvetage de la Rega assurent un transport rapide et efficace. Leur utilisation rationnelle contribue en outre à limiter les coûts liés aux maladies et aux accidents.

La Rega est une fondation privée d'utilité publique. Avec plus de 3,283 millions de donatrices et de donateurs, elle est solidement ancrée dans la population suisse. Depuis 1981, l'organisation est membre de la Croix-Rouge suisse. Indépendante sur le plan politique, la Rega assume une mission de service public sans aucune subvention de l'Etat. De par son activité, elle contribue à la sécurité et à la qualité de l'espace économique et touristique suisse.

Chiffre clés 2015

Nombre d'interventions organisées	15'053
Interventions hélicoptère	11'186
Interventions avion	1'167
Autres ¹	2'700
<hr/>	
Contributions des donateurs (en mio. de CHF)	88.1
Nombre de donateurs (en mio.)	3.283
Nombre de collaborateurs ²	342
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	147
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	154
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	-7.1
Total du bilan (en mio. de CHF)	526

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

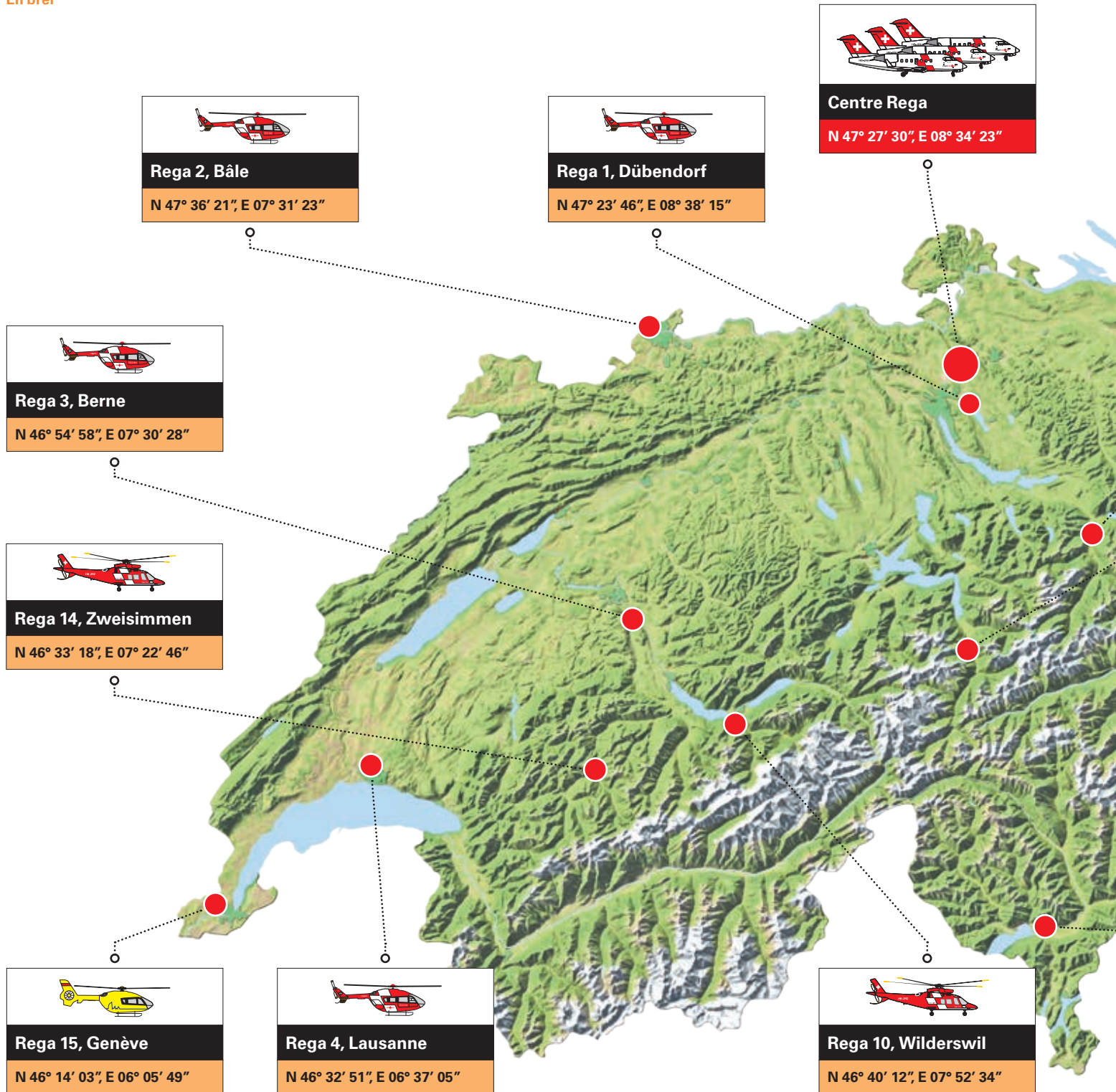
² Collaborateurs à temps plein, état à fin décembre





Solidaire, engagée, professionnelle, compétente, suisse

Vous pouvez compter sur la Rega.



Flotte des bases de plaine



Eurocopter EC 145

Nombre d'hélicoptères:	6
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	11.00 m
Longueur totale:	13.03 m
Hauteur:	3.95 m
2 turbines (Arriel 1E2), puissance au décollage:	2 x 720 CV
Vitesse de croisière:	220 km/h
Treuil de sauvetage:	câble de 90 m, 270 kg

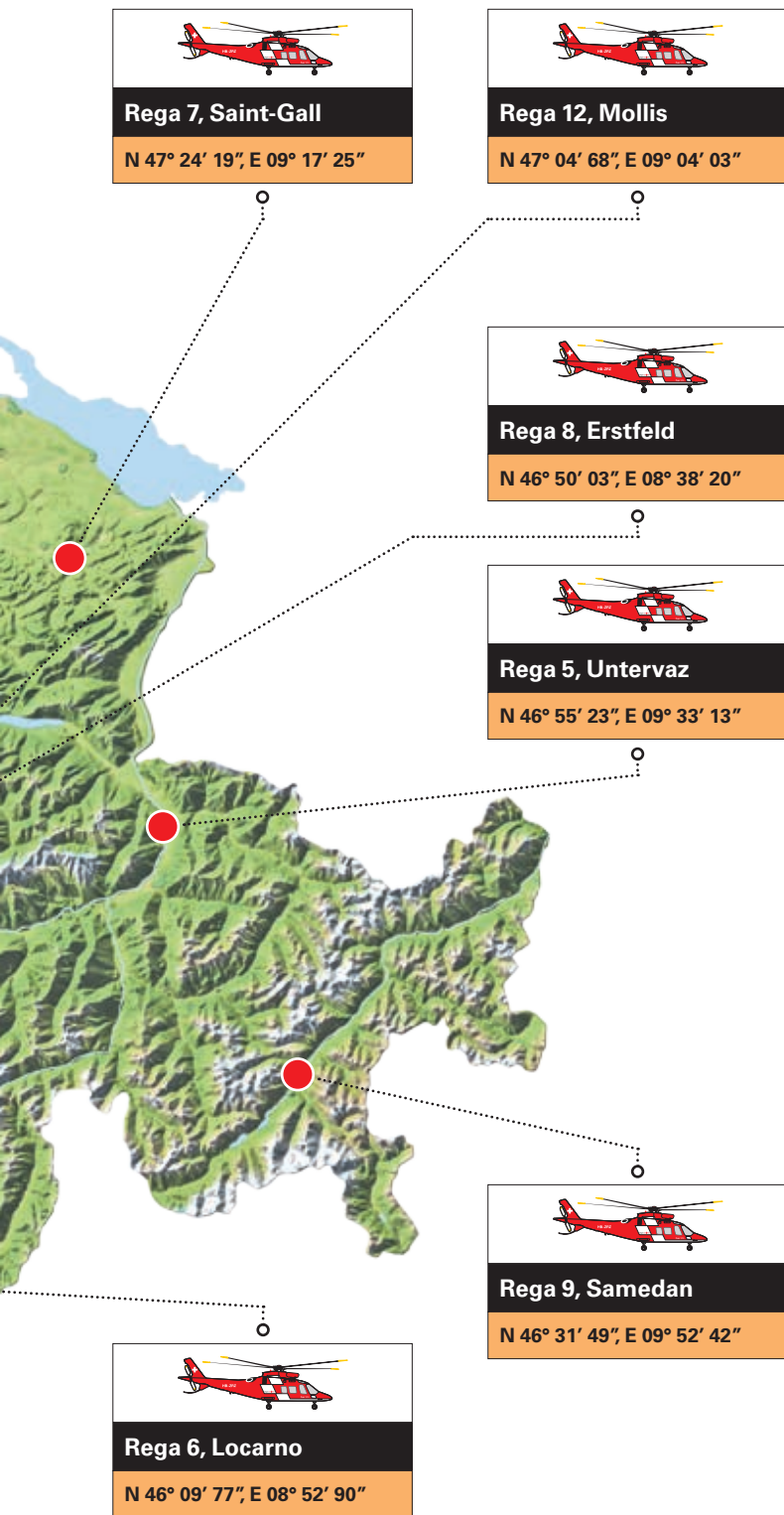
Flotte des bases de montagne



AgustaWestland Da Vinci

Nombre d'hélicoptères:	11
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	10.83 m
Longueur totale:	12.96 m
Hauteur:	3.40 m
2 turbines (Pratt & Whitney), puissance au décollage:	2 x 778 CV
Vitesse de croisière:	235 km/h
Treuil de sauvetage:	câble de 90 m, 270 kg

Emplacements



Centre Rega

Le siège de la Rega, la centrale d'intervention, le service de maintenance et la base des trois avions-ambulance se trouvent à l'aéroport de Zurich.

Bases Rega

Les douze bases Rega, avec chacune un hélicoptère, se trouvent à Dübendorf, Bâle, Berne, Lausanne, Untervaz, Locarno, Saint-Gall, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis et Zweisimmen. S'y ajoute la base partenaire Rega-HUG de Genève.

Centrale d'intervention

La centrale d'intervention, située au Centre Rega de Zurich-Kloten, organise près de 15'000 interventions par an. Elle est joignable 24 heures sur 24, en Suisse au numéro 1414 et depuis l'étranger en composant le +41 333 333 333.

Avions-ambulance



Challenger CL-604

Nombre d'avions:	3
Capacité de transport de patients:	4 couchés
Envergure:	19.61 m
Longueur totale:	20.86 m
Hauteur:	6.40 m
Poids max. au décollage:	21'863 kg
Vitesse de croisière:	850 km/h
Autonomie de vol:	6'200 km

Numéros d'alarme

En Suisse

1414

Depuis l'étranger

+41 333 333 333

La Rega en Suisse



La Rega et ses hélicoptères de sauvetage sont prêts à intervenir 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, pour venir en aide aux personnes en détresse. Les 17 appareils de type AgustaWestland Da Vinci et Eurocopter EC 145 permettent une prise en charge médicale de pointe directement auprès du patient, en cas d'accident ou de blessure grave, tout comme d'affection aiguë, notamment cardiaque.

L'intervention des hélicoptères de sauvetage est précieuse, aussi bien dans les zones montagneuses difficiles d'accès que sur l'autoroute ou en région urbaine. Elle permet le transport en toute sécurité de patients dans un état critique vers un centre hospitalier ou encore le transfert de nouveau-nés dans un hôpital pédiatrique. Efficace et polyvalente, la flotte de la Rega est un élément essentiel du paysage sanitaire suisse.

Les interventions héliportées de la Rega sont divisées en deux catégories distinctes : les missions primaires, autrement dit les vols de sauvetage qui, en cas d'accident ou de maladie, permettent d'apporter une prise en charge médicale directement sur place ; les missions secondaires ensuite, à savoir les transferts d'hôpital à hôpital, par exemple lorsque l'état d'un patient s'est aggravé et requiert des soins dans l'hôpital approprié. Dans près de 20 % des cas, les hélicoptères de la Rega interviennent de nuit, c'est-à-dire dans des conditions exigeantes pour les équipages, toujours composés d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin urgentiste.

Interventions hélicoptère, primaires et secondaires, en 2015 (Total 9'208 patients)

1'494

Accidents de sports d'hiver

651 Accidents de montagne

944 Accidents de travail

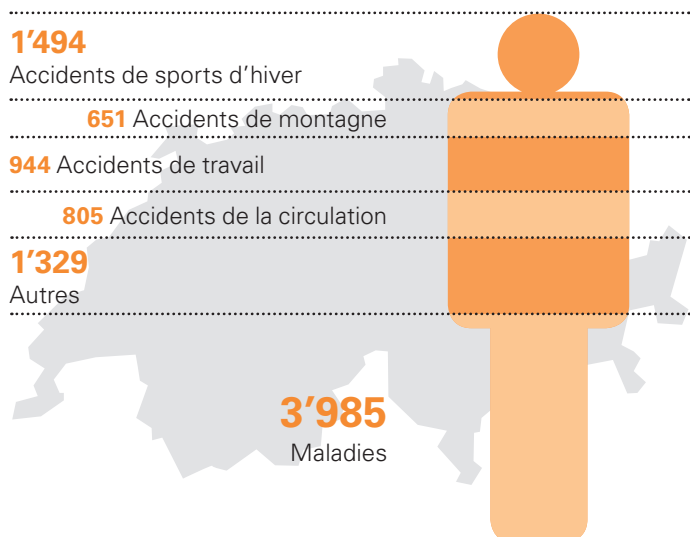
805 Accidents de la circulation

1'329

Autres

3'985

Maladies



La Rega dans le monde



La Rega établit un «pont aérien» vers la Suisse pour les personnes en détresse à l'étranger. Ses trois avions-ambulance de type Challenger CL-604 – dont l'équipage comprend toujours au moins deux pilotes, un médecin et un infirmier – interviennent uniquement dans le cadre de transport de patients pour raisons médicales. Grâce à ses avions-ambulance, véritables unités volantes de soins intensifs, la Rega est en mesure de rapatrier des personnes dans un état de santé critique. Dans la mesure où tout transport comporte un certain risque, les interventions de rapatriement font l'objet d'une préparation minutieuse de la part de médecins-conseils expérimentés.

Le recours à l'avion-ambulance n'est toutefois pas toujours nécessaire. Le cas échéant, les patients sont rapatriés sur des vols de ligne, accompagnés par des professionnels expérimentés issus du personnel de la Rega.

Dans le cadre de la gestion d'urgences médicales, la Rega propose également aux patients des consultations téléphoniques en cas de problèmes médicaux à l'étranger. Disponibles 24 heures sur 24, ses médecins-conseils trouvent des solutions adaptées, de concert avec le personnel soignant sur place et les patients, en transmettant par exemple à ces derniers l'adresse de la clinique adéquate la plus proche.

Dans la mesure de ses capacités opérationnelles, la Rega met en outre ses compétences et sa flotte d'avions-ambulance à disposition de mandants étrangers. Ces interventions contribuent à entretenir et à étendre le savoir-faire des équipages, et offrent une contribution à la couverture des coûts.

Urgences médicales à l'étranger en 2015 (Total 2'431 patients)

1'143

Patients rapatriés en avions-ambulance ou avions de ligne

1'288

Gestion d'urgences médicales



Sans donateurs, pas de Rega

Par leur contribution annuelle, les donatrices et donateurs sont le fondement de l'existence de la Rega. Ils permettent à la Rega de continuer à voler au secours des personnes en détresse.

Une telle organisation ne peut en effet prétendre couvrir l'ensemble de ses coûts lorsqu'elle garantit 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 un sauvetage aérien professionnel, avec un personnel hautement qualifié, une flotte de pointe et un réseau aussi dense de bases d'intervention. Dans les années 60, lorsque la Rega, encore jeune, s'est retrouvée en grandes difficultés financières, ce sont les contributions des donateurs, et non des subventions de l'Etat, qui l'ont maintenue à flot. Depuis, les donatrices et donateurs prennent en charge ce « déficit ». Leurs contributions couvrent environ 60 % du budget global, soit plus de la moitié. La part restante est pour l'essentiel financée par les caisses-maladie ou les assurances (accident, voyage), qui s'acquittent des frais d'intervention.

Ce système unique au monde a fait ses preuves. Il laisse à la Rega une indépendance et une marge de manœuvre importantes. Au final, il lui permet de donner la priorité au bien-être des patients. La contribution de donateur est restée inchangée depuis 25 ans ; elle n'a été augmentée qu'une seule fois depuis la fondation de la Rega.

En remerciement de leur soutien, la Rega dispense ses donatrices et donateurs de la part des frais d'intervention non couverts par les assurances.

Vous trouvez les dispositions relatives aux donateurs en page 38.

La couverture des frais de la Rega en 2015

CHF 88 mio. (60 %)

Cotisations des donateurs et dons

CHF 59 mio. (40 %)

Tiers payants et autres recettes





Un immense merci à nos 3'283'000
donatrices et donateurs de nous
aider à maintenir la Rega dans les airs.

Rejoignez nos donateurs: www.rega.ch

Dates clés

La Garde aérienne suisse de sauvetage a été fondée en 1952 avec pour mission d'apporter une assistance médicale aérienne aux personnes en détresse. Depuis, elle est intervenue à plus de 350'000 reprises, sauvant ainsi d'innombrables personnes. Si les pionniers de la Rega avaient déjà accompli des miracles, les équipages actuels perpétuent la tradition.

> **27.4.1952**



La fondation A l'hôtel Bären à Douanne, la Société Suisse de Sauvetage (SSS) crée la Garde aérienne suisse de sauvetage 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.

> **1953**



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

> **1955**




Grande démonstration publique En mars, plus de 300'000 spectateurs assistent à une grande démonstration, sur trois jours, dans le bassin du lac de Zurich. L'objectif est de lever des fonds pour la GASS.

> **1956**



Aide d'urgence aux Etats-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.

> **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.

> **1960**




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

> **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.

> **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.

> **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.

> **1971**



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.

> **1973**




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

> **1973**



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.

> **1980**




Décès de Fritz Bühler le 23 août Dans sa 72^e année, le pionnier et grand défenseur du sauvetage aérien perd la vie subitement lors d'un événement de la Rega.

> **1980**



Un sauvetage de haut vol digne de James Bond Lors d'un saut, un parachutiste reste accroché à la roue arrière de l'avion. La Rega vole à son secours. Un sauveteur hélicopté parvient à le dégager en plein vol.

> **1984**



L'avion-ambulance long-courrier Le Challenger CL-600 HB-VFW est équipé pour embarquer plusieurs patients sur des vols long-courriers. A Genève, il est baptisé « Fritz Bühler ».

<p>> 1985</p> 	<p>Un million de donateurs: le « mur du son » est franchi Le succès de l'affiliation s'intensifie. Le 23 août, la Rega établit sa millionième carte de donateur.</p>	<p>> 2006</p> 	<p>Deux millions de donateurs La famille Van der Bent de Veyrier (GE) devient la deux millionième donatrice. Au cours d'une journée, elle est invitée à découvrir le Centre Rega.</p>
<p>> 1987</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2009</p> 	<p>L'AW Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne Pour les interventions des bases de montagne, la Rega acquiert onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.</p>
<p>> 1987</p> 	<p>Mise en service des Hawker 800 Deux nouveaux avions-ambulance prennent le relais des deux Lear-35. Une cabine plus vaste tout comme une plus grande autonomie améliorent la prise en charge des patients.</p>	<p>> 2009</p> 	<p>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.</p>
<p>> 1992</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2010</p> 	<p>300'000^e intervention Des jumeaux prématurés sont transférés à bord d'un hélicoptère de la Rega de l'Hôpital pédiatrique de Lucerne jusqu'à chez eux, dans le canton de Vaud.</p>
<p>> 1996</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2011</p> 	<p>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.</p>
<p>> 1997</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2012</p> 	<p>Un système de gestion des interventions ultramoderne Grâce à de nouveaux systèmes interconnectés, les processus d'alarme sont pour la plupart digitalisés et la Rega gère ainsi encore mieux les sauvetages.</p>
<p>> 1997</p> 	<p>Le 1414, nouveau numéro d'urgence Le numéro d'urgence de la Rega, le 1414, est mis en service pour toute demande de sauvetage aérien en Suisse.</p>	<p>> 2013</p> 	<p>Le simulateur de vol pour AW 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.</p>
<p>> 2002</p> 	<p>Trois nouveaux Challenger CL-604 Trois avions identiques du fabricant canadien Bombardier renouvellent la flotte d'avions-ambulance, âgée de 15 ans.</p>	<p>> 2014</p> 	<p>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.</p>
<p>> 2002</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2015</p> 	<p>Trois Challenger 650 pour la Rega La flotte hautement fiable des CL-604 du constructeur Bombardier sera remplacée en 2018 par un modèle doté de réacteurs plus performants et d'une avionique de pointe.</p>
<p>> 2004</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2015</p> 	<p>La Rega passe commande de trois hélicoptères tout temps de type AW169-FIPS d'Agusta-Westland, dotés d'un système de dégivrage. Ils seront opérationnels dès 2021.</p>



REGA 1414





Rapport annuel 2015

Activités 2015	28 – 31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34 – 35
La Rega en 2015	36
Direction	37

Activités 2015

En 2015, les services de la Rega ont été plus demandés que jamais. La centrale d'intervention a organisé au total 15'053 interventions (+4.3%). Ses hélicoptères et avions-ambulance ont ainsi transporté 10'171 patients (+5.1%), soit une moyenne de 28 personnes par jour.

Hélicoptères

L'activité des hélicoptères a une nouvelle fois progressé (11'186 interventions, +3.6%). La Rega n'avait encore jamais franchi la barre des 11'000 opérations dans ce seul domaine. Ses hélicoptères ont mené une moyenne de 30 missions quotidiennes, dont près d'une sur cinq de nuit. Ils ont réalisé 5'497 heures de vol (+6.0%), soit 312 de plus qu'en 2014 et 502 de plus qu'en 2013.

Avions

Les avions-ambulance de la Rega sont davantage intervenus (820 missions,

+4.3%) et ont transporté plus de patients (825, +3.3%) qu'en 2014. Les trois Challenger CL-604 qui constituent sa flotte depuis 2003 ont réalisé en 2015 un total de 4'117 heures de vol. Ce sont 342 heures de plus que la moyenne enregistrée depuis leur mise en service (3'775 heures, +9.1%). Seule l'année 2007 avait été encore plus intense avec 4'236 heures de vol.

Les équipages des avions de la Rega ont été mobilisés partout dans le monde, rapatriant notamment des patients depuis la Nouvelle-Zélande, la Chine, l'Île Maurice, Cuba et les Philippines. Les rapatriements en avions de ligne ont légèrement baissé (318, -7.6%). Cette solution, plus économique et écologique que les transports en avion-ambulance, est choisie lorsque l'état du patient autorise un transport sans conséquences négatives pour lui et les passagers et lorsque le nombre de places assises le permet.

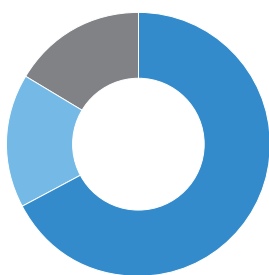
En 2015, la Rega a organisé en moyenne trois interventions par jour avec avions.

Conseil médical

Chaque rapatriement est précédé d'une analyse médicale approfondie menée par l'un des treize médecins-conseils de la Rega. Le médecin de garde et le chef 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 disponibles 24 heures sur 24.

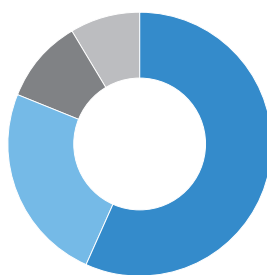
Certaines compagnies d'assurance demandent aux médecins Rega de donner leur avis sur la situation médicale aiguë d'assurés malades ou victimes d'un accident à l'étranger, même si ces derniers ne sont pas donateurs. La Rega émet alors des recommandations et la compagnie d'assurance décide si et comment un rapatriement doit

Nombre d'interventions



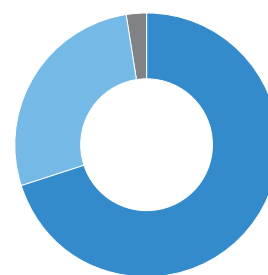
	2015	2014	+/-
Total	15'053	14'435	4.3%
■ Hélicoptère	11'186	10'802	3.6%
■ Avion-ambulance/de ligne	1'167	1'170	-0.3%
■ Autres ¹	2'700	2'463	9.6%

Interventions hélicoptère



	2015	2014	+/-
Total	11'186	10'802	3.6%
dont missions de nuit	2'215	2'121	4.4%
■ Interventions primaires ²	6'353	5'943	6.9%
■ Interventions secondaires ³	2'734	2'723	0.4%
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	1'160	1'306	-11.2%
■ Interventions spéciales ⁴	939	830	13.1%

Interventions avion



	2015	2014	+/-
Total	1'167	1'170	-0.3%
■ Avions-ambulance	820	786	4.3%
■ Avions de ligne	321	346	-7.2%
■ Avions affrétés	26	38	-31.6%

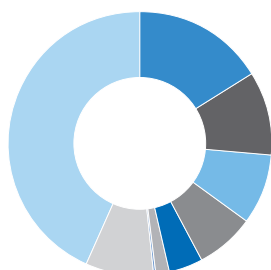
¹ Autres interventions : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

² Interventions primaires : urgences prises en charge directement sur place

³ Interventions secondaires : transferts d'hôpital à hôpital, néonatalogie, transports d'organes

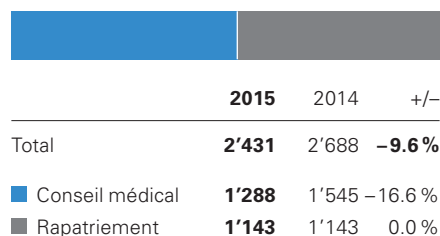
⁴ Interventions spéciales : opérations à caractère non médical (vols de recherche, de sécurisation et de reconnaissance en faveur de partenaires d'intervention) et missions assurées par des hélicoptères de tiers

Patients transportés – Interventions hélicoptère, primaires et secondaires



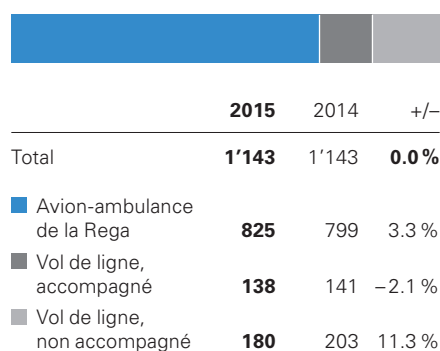
	2015	2014	+/-
Total	9'208	8'739	5.4 %
■ Accidents de sports d'hiver	1'494	1'352	10.5 %
■ Accidents de travail	944	990	-4.6 %
■ Accidents de la circulation	805	832	-3.2 %
■ Accidents de montagne	651	519	25.4 %
■ Accidents de sport	392	422	-7.1 %
■ Accidents d'aviation	139	106	31.1 %
■ Accidents d'avalanche	39	16	143.8 %
■ Autres causes	759	706	7.5 %
■ Maladies	3'985	3'796	5.0 %

Urgences médicales à l'étranger



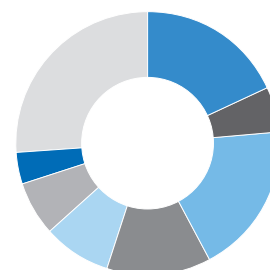
	2015	2014	+/-
Total	2'431	2'688	-9.6 %
■ Conseil médical	1'288	1'545	-16.6 %
■ Rapatriement	1'143	1'143	0.0 %

Rapatriements



	2015	2014	+/-
Total	1'143	1'143	0.0 %
■ Avion-ambulance de la Rega	825	799	3.3 %
■ Vol de ligne, accompagné	138	141	-2.1 %
■ Vol de ligne, non accompagné	180	203	11.3 %

Patients transportés/accompagnés en avion



	2015	2014	+/-
Total	963	940	2.4 %
■ Blessures aux extrémités	174		
■ Traumatismes cranio-cérébraux	56		
■ Autres lésions	177		
■ Affections cardio-vasculaires	124		
■ Accidents vasculaires cérébraux	81		
■ Affections gastro-intestinales	63		
■ Tumeurs malignes	37		
■ Autres maladies	251		

être organisé. L'an passé, les médecins-conseils de la Rega ont fourni une assistance téléphonique à 1'288 personnes confrontées à des problèmes médicaux à l'étranger (-16.6 %), soit en moyenne à quatre patients par jour.

Fluctuation du nombre d'interventions et de patients

Le total des interventions ne coïncide pas avec celui des patients, car il peut arriver que plusieurs personnes soient transportées en même temps, ou au contraire que le vol, par exemple un vol de recherche infructueux, s'effectue sans patient. Globalement, le nombre de missions menées avec les hélicoptères reflète les conditions météorologiques et le comportement de la population suisse et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse.

L'année 2015 a, à nouveau, été marquée par des conditions météo-

rologiques exceptionnelles. En février, du fait d'une météo particulièrement favorable durant la période des vacances, la Rega a mené plus d'interventions qu'en 2014 (+15.1 %). La Suisse a en outre connu l'an dernier le deuxième été le plus chaud – après la canicule de 2003 – depuis le début des mesures. Ce temps extrêmement doux et ensoleillé s'est traduit par une hausse du nombre d'opérations, notamment en juillet (+18.3 %) et en août (+8.0 %).

Evolution financière et investissements futurs

Un premier acompte important a été effectué en vue du renouvellement de la flotte d'avions-ambulance. De même, le projet de sauvetage aérien par tous les temps, étalé sur plusieurs années, s'est concrétisé par de premiers investissements, lesquels se traduisent au bilan par un transfert de l'actif circu-

lant vers l'actif immobilisé. L'augmentation du volume des investissements entraîne une hausse des amortissements, comme il ressort du compte de résultat. Toutefois, ces opérations n'auront aucune incidence sur le bon fonctionnement de la Rega.

Les lourds investissements à venir ces prochaines années, au titre du renouvellement de la flotte d'avions-ambulance et de la mise en œuvre du projet de « sauvetage aérien indépendant de la météo » (achat de trois hélicoptères de type AW169-FIPS), ont été inscrits dans la planification financière à long terme. La solide assise financière de l'organisation autorise un financement sans recours à des fonds de tiers.

Trois hélicoptères « tout temps » pour la Rega

En décembre 2015, la Rega a décidé d'acquérir trois nouveaux hélicoptères,

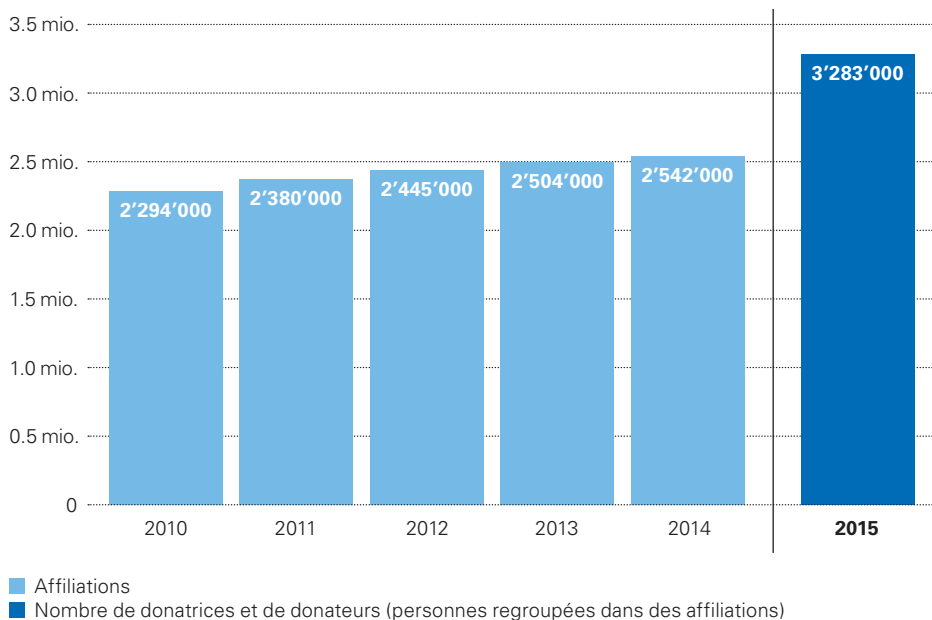
Hausse appréciable du nombre de donateurs

La Rega continue de jouir d'un fort attachement de la population suisse. Le nombre d'affiliés a enregistré en 2015 une progression nette de 50'000 donateurs, soit une croissance une nouvelle fois appréciable d'environ 1.96 %. Ce soutien permet à la Suisse de disposer d'un sauvetage aérien reconnu de tous et qui sert de référence dans le monde entier. De par leurs contributions (88.1 millions de francs, +2.0 % par rapport à 2014), les donateurs couvrent plus de la moitié des coûts de la Rega et permettent à cette dernière de garantir une assistance rapide et professionnelle grâce à la disponibilité 24 heures sur 24 de ses aéronefs. Pour les remercier de leur soutien, la Rega les dispense entièrement ou en partie des éventuels coûts d'interventions effectuées ou organisées par elle-même, non pris en charge par les assurances.

Adaptation du système de gestion

L'année 2015 a été marquée par d'importants changements en matière de gestion des donateurs. Afin de pouvoir suivre comme il se doit ses donateurs malgré un contexte social de plus en plus complexe, la Garde aérienne

Evolution du nombre de donateurs jusqu'en 2015



suisse de sauvetage a totalement modernisé ses processus et la structure de ses données. Désormais, elle peut enregistrer toutes les personnes concernées par une affiliation active: fin 2015, 3,283 millions de donatrices et de donateurs figuraient dans le système de la Rega. Auparavant, le système recensait uniquement le nombre d'affiliation; et ces dernières regroupaient aussi les familles et familles

monoparentales, sans tenir compte par exemple du partenaire ou des mineurs inclus dans une affiliation familiale. Le renouvellement du modèle de données a également permis de remédier à un problème de longue date: par le passé, seule une carte de donateur pouvait être établie par affiliation familiale; depuis la mi-2015, chaque personne affiliée reçoit une carte à son nom.

► Suite de la page 29

des AW169-FIPS capables de voler par tous les temps. Il s'agit d'hélicoptères bimoteurs de poids moyen, dotés d'un Full Ice Protection System (FIPS). Ainsi, et c'est une nouveauté, la Rega interviendra à l'avenir également en conditions givrantes. L'AW169-FIPS sera également équipé des dernières technologies en termes d'avionique et paré pour le vol aux instruments de haute précision.

Cette acquisition est essentielle pour la réalisation de l'objectif de la Rega: garantir un sauvetage aérien par tous les temps. Elle développe donc parallèle-

ment des routes aériennes pour le vol aux instruments ainsi que son propre réseau de stations météorologiques. La Rega table sur un coût de 50 millions de francs pour l'achat des trois aéronefs, équipements médicaux compris.

Incidents de vol

Le 26 février 2015, un hélicoptère de sauvetage de la Rega de retour d'intervention a connu un atterrissage particulièrement difficile à l'approche de la base d'Erstfeld. Trois des quatre collaborateurs à bord ont été blessés et hospitalisés.

Le 28 juin 2015, lors d'une mission sur un alpage au sud du Speer (SG),

un hélicoptère de la Rega a sectionné un câble téléphonique, blessant légèrement une personne non concernée par cette opération de sauvetage. Le pilote, indemne comme le reste de l'équipage, a pu poser son appareil, lequel a toutefois été endommagé.

La Rega consent beaucoup d'efforts pour optimiser la sécurité de ses opérations de sauvetage aérien. Elle investit dans la formation de ses équipages, promeut une culture de la sécurité et veille à disposer d'un matériel volant à la pointe de la technique. Avec plus de 11'000 interventions hélicoptères et près de 35'000 décollages et atterrissages dans des conditions souvent

difficiles, il est certes impossible d'exclure tout risque d'incident. Mais cela n'empêchera pas la Rega, bien au contraire, de continuer à tout faire pour rendre plus sûr encore le sauvetage aérien en Suisse – et ce, dans l'intérêt de ses équipages, de ses patients et des tiers.

Trois nouveaux avions-ambulance à l'horizon

A partir de 2018, la Rega disposera de trois nouveaux avions-ambulance, des Challenger 650 du constructeur Bombardier. Sachant qu'exception faite du cockpit, ils seront livrés « nus », le groupe de projet de la Rega, en étroite collaboration avec des entreprises spécialisées, s'est attaché au cours de ces derniers mois à élaborer de nouvelles solutions d'aménagement intérieur. Meilleure insonorisation des cabines, élargissement des couchettes patients et installation d'un nouveau système de ventilation comptent parmi les améliorations prévues.

Ce travail de développement se poursuivra tout au long de 2016, car il reste encore beaucoup à faire avant que les trois avions soient prêts à voler au secours des premiers bénéficiaires, à savoir les patients (voir page 14).

Investissements dans le dispositif des bases

Composé de douze bases et de la base partenaire de Genève, le dispositif d'intervention de la Rega en Suisse exige des investissements réguliers afin de rester à la pointe du progrès. Fin 2015, à la date prévue, l'équipe de Saint-Gall a pu reprendre possession de sa base. Si l'extérieur est resté inchangé, l'intérieur a été entièrement modernisé – réaménagement de l'espace médical, agrandissement des lieux de vie et de séjour, nouvelle cuisine et installation de salles d'eau privatives dans les chambres.

En Engadine, la Rega envisage toujours avec ses partenaires locaux son projet de construction d'un nouveau bâtiment en remplacement de l'actuelle base de l'aérodrome de Samedan. Aucune avancée concrète n'a toutefois été réalisée l'an dernier.

Vol aux instruments pour les hélicoptères

Parallèlement à l'acquisition des trois hélicoptères tout temps de type AW169-FIPS, la Rega mène plusieurs projets dont la mise en œuvre doit contribuer à rendre le sauvetage aérien indépendant de l'aléa météorologique. Elle continue ainsi de s'engager aux côtés des Forces aériennes suisses pour l'établissement d'un réseau d'itinéraires de vol aux instruments (Low Flight Network). Les premiers grands axes de ce réseau sont d'ores et déjà exploitables à titre d'essai, mais il manque encore l'indispensable feu vert de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour qu'ils puissent être empruntés en intervention.

La Rega attend également les autorisations nécessaires pour diverses approches assistées par satellite. Ses pilotes espèrent ainsi que le contrôleur aérien Skyguide approuvera prochainement les approches aux instruments, entre autres, sur l'aérodrome d'Emmen.

Le projet phare baptisé « Thor » prévoit l'installation, l'agrandissement et la modernisation près d'une soixantaine de stations météo et de webcams à travers la Suisse. A l'avenir, ce réseau fournira en continu des données météorologiques précises aux pilotes. En 2015, il s'est doté de quatre nouvelles stations automatiques, qui se trouvent sur le toit du Centre suisse des paraplégiques de Nottwil, sur l'Hôpital cantonal fribourgeois, sur l'Hôpital cantonal de Saint-Gall et sur l'Hôpital de l'Ile à Berne. Les prochaines installations prévues se feront sur les aérodromes de Lausanne-Blécherette et de Bressaucourt.

Lancé en 2014, « Thor » doit être achevé en 2017. Il devrait représenter un investissement total de six millions de francs, destiné à améliorer, au-delà des données météorologiques en vol, l'assistance médicale aérienne à la population suisse.

Première intervention pour un cas d'Ebola

La nouvelle épidémie d'Ebola en 2014 a mis en évidence la quasi-absence de tout concept sûr pour le transport

des patients hautement contagieux. Aussi la Rega, en collaboration avec divers spécialistes, a mis au point une unité d'isolement (PIU) visant à garantir la sécurité des transports et élaboré un concept ad hoc. Ce système a été appliqué pour la première fois le 17 février 2015, quand la Rega a rapatrié à Londres un médecin de la Croix-Rouge britannique suspectée d'avoir contracté le virus en Sierra Leone.

La PIU et son concept ont été développés pour le transport de malades d'Ebola, mais aussi pour le rapatriement de patients hautement contagieux de manière générale, ce travail faisant partie de l'activité normale de la Rega. En 2015, la PIU a servi à deux reprises : une fois pour la jeune médecin britannique, une autre pour un patient tuberculeux.

Charte

1 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.

2 Notre philosophie

Nous sommes une organisation à but non lucratif soutenue par des 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 patients.

Dans l'intérêt des 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.

3 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.

4 Nos partenaires

Nous sommes conscients de l'importance de la coopération avec nos organisations partenaires et œuvrons 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 des missions de vol médicalisé pour le compte de mandants internationaux.

5 Nos collaboratrices et collaborateurs

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

6 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.

Conseil de fondation

Conseil de fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

Ulrich Graf, Bâch, depuis 2001, président et membre du comité directeur

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

Michael Hobmeier, Bâch, depuis 2007, 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

Adrian Frutiger, PD, Dr med., Trimmis, depuis 1998

Andreas Berger, Dr med., Immensee, depuis 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, depuis 2013

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013

Gerold Biner, Zermatt, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Markus Mader, Berne (représentant de la CRS), depuis 2008

Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Adrian Frutiger, PD, Dr med.

Andreas Berger, Dr med.

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Commission des finances

Michael Hobmeier, président

Ulrich Graf

Josef Meier

Conseil consultatif des organisations partenaires

Franz Stämpfli, Conseil de fondation de la Rega, président

Thomas P. Emmerich, Conseil de fondation de la Rega

Françoise Jaquet, Dr sc. nat., représentante du Secours Alpin Suisse, dès 2016

Philipp Perren, Dr en droit, représentant du canton du Valais

Patrick Deriaz, représentant de Spéléo-Secours

Markus Denzler, représentant des commandants de police

Vali Meier, représentant des Remontées Mécaniques Suisses

Stefan Eng, représentant des Forces aériennes suisses

Günter Bildstein, représentant des centrales d'appels sanitaires urgents 144, dès 2016

Daniel Sulzer, représentant de la Swiss Helicopter Association

Organe de révision

KPMG SA, Zurich

En partant de la gauche: Gerold Biner, Adrian Amstutz, Marco Maggiorini, Christian Kern, Adrian Frutiger, Patrizia Pesenti, Josef Meier, Ulrich Graf, Markus Mader, Franz Stämpfli, Gabi Huber, Andreas Berger, Michael Hobmeier, Thomas P. Emmerich, Thomas Holderegger
Absente: Heidi Hanselmann

au 1^{er} janvier 2016



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 et en sa qualité de membre de l'association Croix-Rouge suisse – 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. Cinq principes fondamentaux sont appliqués au sein des organisations d'utilité publique : séparation des pouvoirs, responsabilité, efficacité, transparence, tout comme sauvegarde des intérêts des membres et des 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 régule 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^{ème} 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 fondation. 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, Michael Hobmeier, 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'investissements 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: Secours Alpin Suisse, compagnies d'hélicoptères, services de sauvetage aérien valaisans, Forces aériennes suisses, Remontées Mécaniques Suisses, commandants de police, Spéléo-Secours Suisse 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 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 à hauteur de 20 % maximum dans des compagnies d'hélicoptères, des sociétés et coopératives d'aérodromes et des compagnies d'assistance sises en Suisse. 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 écrit 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 et ses organes sont placés sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. Cette dernière contrôle chaque année le rapport d'activités de la Rega. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 24 février 2016, sans contestation aucune.

La Rega en 2015

31 janvier: une avalanche emporte sept skieurs au Piz Vilan dans les Grisons. Les opérations de secours mobilisent cinq hélicoptères – dont trois de la Rega –, huit sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS et un chien d'avalanche. Trois personnes sont retrouvées mortes. Les quatre autres, grièvement blessées, peuvent être dégagées et transportées à l'hôpital.

26 février: un hélicoptère de sauvetage de la Rega connaît un atterrissage particulièrement difficile à l'approche de la base d'intervention d'Erstfeld. Sur les quatre collaborateurs à bord, trois doivent être transportés à l'hôpital.

9 avril: la question du renouvellement de la flotte d'avions-ambulance est résolue. Réitérant sa confiance au constructeur Bombardier, la Rega disposera dès 2018 de trois nouveaux Challenger 650 dotés d'une avionique de pointe, de réacteurs plus performants et d'une cabine mieux insonorisée – pour le confort des patients et de l'équipage.

11 mai: les hélicoptères EC 145 des quatre bases de plaine sont désormais équipés de civières à roulettes dont le châssis escamotable permet un transport encore plus confortable des patients. Ces dispositifs, compatibles avec l'incubateur de transport, sont en outre pourvus du premier Pack Rack au monde, un support pour appareils médicaux conçu pour l'aéronautique.

21 juin: la Rega modernise son système de gestion des affiliations afin de mieux servir ses donatrices et donateurs. Le nouveau logiciel adopté permet notamment de combler une lacune : par le passé, seule une carte de donateur pouvait être établie par affiliation familiale ; désormais, chaque personne affiliée reçoit une carte à son nom.

13 juillet: la Rega teste une route de vol aux instruments (IFR) reliant l'Engadine à l'Hôpital cantonal de Coire, via le col du Julier. Des instruments de mesures enregistrent en continu les coordonnées exactes de l'hélicoptère afin de vérifier

la précision du pilote automatique. Cet itinéraire IFR, qui fait partie du Low Flight Network, doit permettre à l'avenir d'hélicopter des patients également par mauvais temps.

8 août: la Rega organise une journée portes ouvertes à l'occasion du 40^e anniversaire de sa base d'intervention de Bâle. Plusieurs milliers de curieux se rendent à l'EuroAirport pour rencontrer les sauveteurs aériens de la Rega – et pour admirer de près les hélicoptères.

30 septembre: la Rega vit un été intense en raison du beau temps persistant. De juin à septembre, les équipages de ses douze bases hélicoptères sont intervenus à plus de 3'600 reprises.

30 novembre: la Rega installe sa propre station météo sur le toit de l'Hôpital de l'Île à Berne. Ce dispositif fait partie d'un réseau de stations de mesure et de webcams appelées à fournir aux pilotes de la Rega des données météorologiques actualisées en continu – des informations sans lesquelles aucun vol aux instruments ne peut avoir lieu.

1^{er} décembre: la Rega commande trois nouveaux hélicoptères tout temps de type AW169-FIPS auprès du fabricant italien AgustaWestland. Dotés d'un système de dégivrage, ces appareils biturbines remplaceront dès 2021 une partie de la flotte actuelle. Cette acquisition marque une étape décisive en vue de l'avènement d'un sauvetage aérien affranchi des contraintes météorologiques.

11 décembre: déjà téléchargée un million de fois, l'application de la Rega est à l'origine de plus de 1'500 opérations de sauvetage. Lorsque l'alerte est donnée, la centrale d'intervention reçoit automatiquement les coordonnées de la personne en détresse et peut les transmettre directement au pilote de l'hélicoptère.



9 avril



11 mai



21 juin



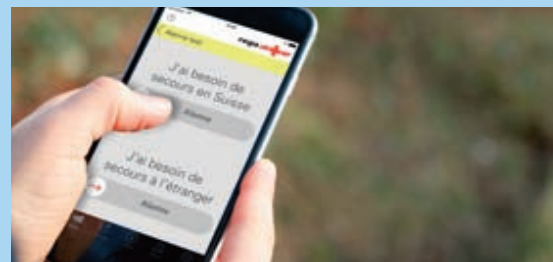
8 août



30 septembre



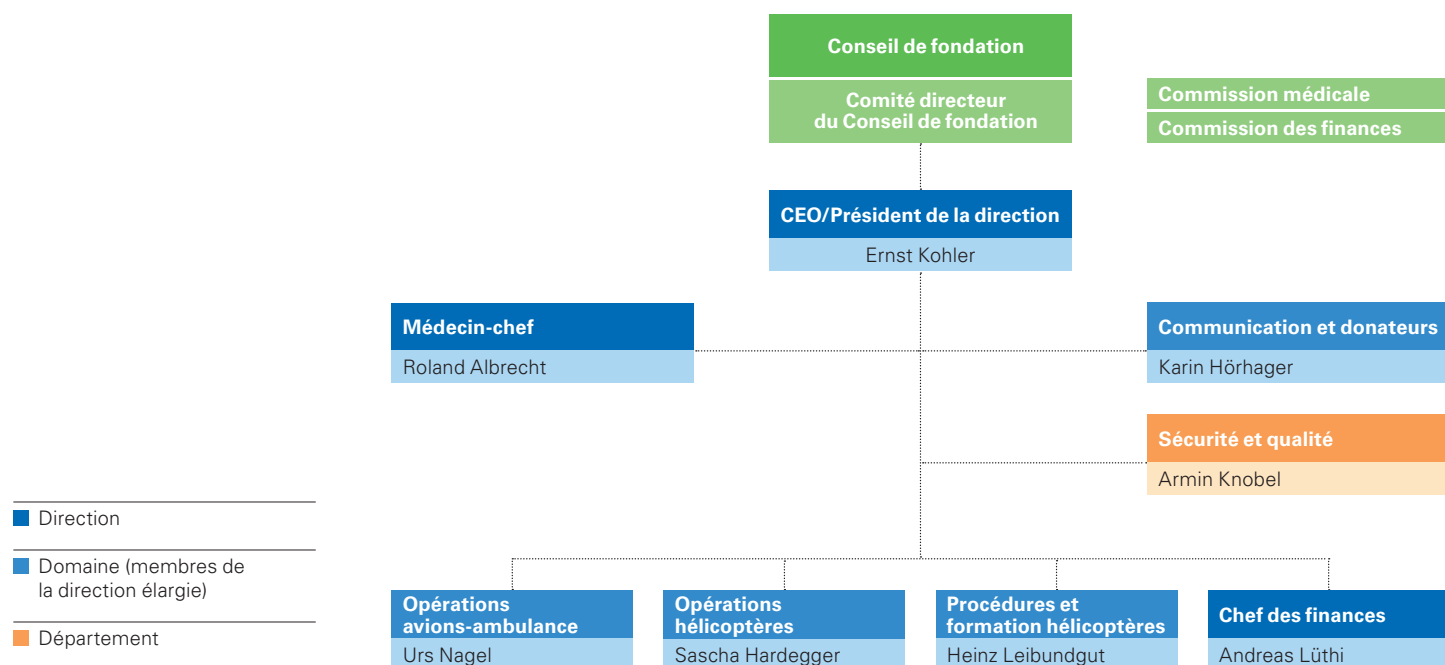
1^{er} décembre



11 décembre

Direction

Organigramme au 1^{er} janvier 2016



De gauche à droite: Sascha Hardegger, Roland Albrecht, Karin Hörhager, Urs Nagel, Ernst Kohler, Heinz Leibundgut, Andreas Lüthi.



Dispositions relatives aux donateurs de la Rega

Pour être en mesure d'assurer un sauvetage aérien opérationnel et professionnel, avec l'équipement nécessaire et conformément à son but de fondation d'utilité publique, la Rega a besoin de ses donateurs et donatrices.

Vous devenez donateur ou donatrice de la Rega en versant la contribution minimale suivante:

- CHF 30.– par personne individuelle
- CHF 60.– par couple (couples mariés, concubins, partenaires enregistrés)
- CHF 70.– par famille (parents et leurs enfants de moins de 18 ans le jour du versement)
- CHF 40.– par famille monoparentale (parent et ses enfants de moins de 18 ans le jour du versement)

Le statut de donateur est accordé pour l'année civile en cours. Il prend effet au moment du versement. En cas de non-renouvellement, il expire le 15 mai de l'année suivante.

En remerciement de ce soutien, la Rega peut, à sa libre appréciation et dans le cadre de ses possibilités, décharger entièrement ou en partie les donatrices et les donateurs des frais engagés pour les prestations d'assistance énumérées ci-dessous, effectuées ou organisées par elle-même, lorsque les assurances, les caisses-maladie ou tout autre tiers qui en a le devoir ne remboursent pas ou seulement partiellement les frais de la mission. Dans tous les cas, la Rega fournit ses services d'assistance et consent aussi une éventuelle réduction des coûts sans obligation légale, car les missions ne peuvent être effectuées que dans le cadre des possibilités techniques et du personnel disponible ainsi que des moyens à disposition. En particulier, des motifs opérationnels, médicaux ou météorologiques peuvent empêcher une intervention de la Rega.



1. Suisse et Principauté du Liechtenstein

- Vols de sauvetage et vols médicalement indiqués vers l'hôpital le plus proche apte à fournir les soins requis
- Opérations de secours des colonnes du Club Alpin Suisse CAS
- Opérations de recherche en collaboration avec la police et les organisations compétentes, tant que subsiste un espoir fondé de secourir les personnes disparues
- Évacuations et missions préventives en cas de menace contre l'intégrité corporelle
- Vols pour la levée de corps, d'entente avec les autorités compétentes
- Vols d'évacuation de bovins blessés, malades ou morts jusqu'à l'endroit le plus proche accessible par un autre moyen de transport, pour autant que le propriétaire soit une personne physique et qu'il soit donateur familial de la Rega

2. Dans le monde

- Consultations auprès de la centrale d'intervention de la Rega en cas de problèmes médicaux à l'étranger
- Vols de rapatriement sur indication médicale vers la Suisse pour les donatrices et les donateurs domiciliés en Suisse ou dans la Principauté du Liechtenstein ainsi que pour les Suisses et les Suissesses résidant à l'étranger

La Rega décide de l'exécution des services d'assistance en fonction de critères médicaux, sociaux et opérationnels. Elle décide de la forme et du moment de son intervention. La Rega peut déléguer à des organisations tierces l'accomplissement d'une mission.

La centrale d'intervention de la Rega (téléphone depuis la Suisse 1414, téléphone depuis l'étranger +41 333 333 333) est, 24 heures sur 24, à la disposition de toute personne en difficulté, blessée ou malade.

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Téléphone 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Téléphone 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel-Flughafen
Téléphone 061 325 29 66

Rega 3, Bern

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

Postfach
7204 Untervaz
Téléphone 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Téléphone 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

Postfach 320
9015 St. Gallen
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

Flugplatz
8753 Mollis
Téléphone 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Postfach 210
3770 Zweisimmen
Téléphone 033 729 10 30

Base d'hélicoptère partenaire**Rega 15, Genève**

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

Impressum

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

Rédaction
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Wanda Pfeifer
Adrian Schindler

Edition française
CRS, Berne
Cadence Conseils, Lausanne

Photos/Illustrations
Lisa Aeschlimann
Olivier Born
Daniel Karrer
Philipp Keller
Tom Lüthi
Remo Nägeli
Dominik Orth
Christian Perret
Iris Ritter
Walter Schneibel
Archives photos de la Rega/Divers

Production
tutto fatto, Zurich

Graphisme
Schenker visuelle Kommunikation, Zurich

Préresse
Swissprinters, Zurich

Impression
Hürzeler AG, Regensdorf

La présente publication a été produite sur
du papier certifié FSC 100 % durable.

Une version PDF est disponible sur www.rega.ch.

© Avril 2016. Tous droits réservés; reproduction
autorisée moyennant mention de la source



Contact

Garde aérienne suisse de sauvetage Rega
Case postale 1414
8058 Zurich-Aéroport
Téléphone +41 44 654 33 11
Fax +41 44 654 33 22
www.rega.ch
Compte postal 80-637-5

Numéros d'alarme

Suisse 1414
Etranger +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 +41 44 654 32 48
www.info.rega.ch

Médias

Téléphone +41 44 654 37 37
mediendienst@rega.ch

