



Rega 2018
avec Rapport annuel 2017





Sommaire

Rega 2018

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 2017

Activités 2017	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2017	36
Direction	37



« Nous mettons depuis toujours le progrès technologique au service de nos patients. »



Ulrich Graf



Ernst Kohler

À la Rega, nous en sommes convaincus : stagner, c'est déjà régresser. Les progrès fulgurants de la technologie et de la médecine doivent bénéficier à nos patients, telle est notre conviction. Voilà pourquoi nous avons investi ces dernières années environ 300 millions de CHF dans l'avenir de notre organisation. Outre d'importants projets en informatique et infrastructures, il s'agit avant tout de renouveler notre flotte et de concrétiser notre vision « sauver par tous les temps ». Dans la droite ligne de la stratégie à long terme et de la politique d'investissements de la Rega, à travers ces différents projets, nous veillons à ce que notre organisation poursuive sa mission au cours des 15 prochaines années : apporter dans le monde entier une aide professionnelle à ses patientes et patients et améliorer le sauvetage aérien de manière générale grâce à l'utilisation des technologies les plus modernes.

Fin 2017, nous avons franchi une étape essentielle vers la réalisation de notre vision « sauver par tous les temps » : le 23 décembre, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) nous a accordé une autorisation exceptionnelle pour l'utilisation quasi 24h/24 de points de jonction importants du Low Flight Network (LFN, réseau d'itinéraires de vol aux instruments). Grâce à cette nouvelle réglementation, toujours plus de patientes et patients vont ainsi bénéficier de l'assistance médicale aérienne d'urgence. Dans les années à venir, nous entendons poursuivre le développement du LFN, avant d'élargir encore notre spectre d'intervention en 2021 avec l'arrivée de l'hélicoptère toute météo AW169-FIPS, apte au vol en conditions givrantes également.

Deux des grands projets évoqués arriveront à terme cette année encore. D'une part, après plus de quatre ans de préparatifs, nous mettrons en service nos trois nouveaux avions-ambulance Challenger 650. Patients et équipages profiteront de nombreux avantages, parmi ceux-ci : cabine mieux insonorisée, couchettes plus larges ou encore rampe repensée pour faciliter le transbordement du sol jusque dans l'avion. D'autre part, les premiers hélicoptères de sauvetage H145 seront opérationnels à partir de la fin 2018 sur les bases de plaine. Ces nouveaux aéronefs bénéficient de moteurs plus puissants et des avancées les plus modernes dans le domaine de l'avionique.

Si la Rega évolue rapidement, ses objectifs sont inchangés : notre priorité reste l'humain, et notre mission demeure de porter une assistance médicale par les airs partout où elle est nécessaire. La population soutient la Rega et son engagement en faveur d'un secours aérien professionnel, moderne et innovant ; la nette augmentation du nombre d'affiliés, avec près de 60'000 nouveaux donateurs, suffit à nous en convaincre. Cette popularité est une grande satisfaction pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs de la Rega, une invitation à continuer sur le chemin tracé.

A notre tour, nous vous invitons à vous plonger dans les pages de cette nouvelle édition. Vous y découvrirez entre autres thèmes : l'évolution des activités de rapatriement de la Rega au cours des 60 dernières années, les défis à venir identifiés par la direction de la Rega et l'ampleur des ressources médicales de notre organisation.

Ulrich Graf
Président du Conseil de fondation

Ernst Kohler
CEO/Président de la direction

Nouveau chapitre d'une histoire à succès : l'évolution des avions de la Rega

Les trois Challenger 650, qui seront dès 2018 en service pour des rapatriements du monde entier, incarnent plus que le niveau actuel de la technique : les nouveaux avions-ambulance de la Rega sont l'aboutissement de bientôt 60 années d'aviation sanitaire. Depuis le premier rapatriement d'un patient au début de la décennie 1960 à bord d'un avion à hélices, beaucoup de choses ont changé. Les missions pionnières des débuts se sont peu à peu muées en une activité professionnelle, laquelle fait aujourd'hui la renommée mondiale de la Rega. Au fil des décennies, les besoins des patients ont toujours été au centre des préoccupations de la Rega – au détriment parfois du confort de l'équipage.

Dans une histoire, chaque nouveau chapitre commence par une page blanche. Alors, toutes les options sont encore ouvertes, le champ des possibles est infini. En novembre 2013, au Centre Rega de l'aéroport de Zurich, une page vierge était posée sur une table. Autour de celle-ci, des pilotes, médecins, ingénieurs et économistes étaient réunis avec pour mission d'écrire le prochain chapitre de l'histoire des avions-ambulance de la Rega.

Les conclusions des discussions remplirent rapidement la première page, suivie en nombre par d'autres pages. Le cahier des charges détaillé de toutes les exigences posées aux

futurs avions-ambulance de la Rega prit forme. Le document abouti de l'équipe interdisciplinaire allait servir de grille d'évaluation à tous les modèles d'avion pris en considération. Douze mois plus tard, fin 2014, au terme de vastes études de faisabilité et d'un comparatif portant sur 64 aéronefs, le choix était arrêté. Le Challenger 650 allait succéder au Challenger CL-604, en service à la Rega depuis 16 ans.

L'expérience au profit des patients

Cette décision sur le choix du futur avion n'est pas le signe d'un manque d'imagination. Elle témoigne plutôt des choix éclairés de nos prédécesseurs. Toutefois, la flotte actuelle d'avions-ambulance de la Rega est l'aboutissement d'un long processus, marqué par des avancées technologiques spectaculaires en aviation et en médecine, d'une part, et, d'autre part, par des fluctuations importantes des moyens financiers dont la Rega a disposé au fil des ans (cf. résumé ci-dessous). Quels que soient le mode de propulsion, le rayon d'action ou les dimensions de la cabine, tous les nouveaux avions-ambulance de la Rega ont avant tout ceci en commun qu'ils sont porteurs d'une amélioration significative pour le patient.

Rapatriement à bord d'un avion privé

A ses débuts, en 1952, la Garde aérienne suisse de sauvetage dispose de très peu de moyens ; il est inenvisageable

alors qu'elle se dote de ses propres aéronefs. Fritz Bühler, qui en a pris les rênes à partir de 1960, se sert donc de ses contacts pour que les premières opérations de rapatriement à bord d'avions privés puissent avoir lieu. C'est ainsi, par exemple, qu'Armin Meyer, éditeur et membre du conseil d'administration de la Rega, se retrouve pour ainsi dire seul à mener la première mission de rapatriement dans l'histoire de l'organisation à bord de son propre avion à hélices, un Piaggio 166 : le patient malade est ramené en Suisse depuis Châlons-sur-Marne en France.

En 1966, la Rega est au bord de la faillite. Fritz Bühler se tourne alors vers la population et lance un appel aux dons. Pari réussi pour ce pionnier de l'aviation de sauvetage : les bases du système d'affiliation à la Rega sont posées. En 1970, l'organisation participe à hauteur de 400'000 francs à l'achat d'un Cessna 414, l'un des premiers avions à hélices civils à être équipé d'une cabine pressurisée.

Cette technologie ouvre de nouveaux horizons aux médecins. Les patients ne sont plus exposés à de fortes variations de pression pendant la durée du vol ; il devient désormais possible de transporter des cas médicaux ou liés à des blessures plus complexes. Sans cabine pressurisée, l'air qui se retrouve par exemple enfermé dans des cavités du corps après une opération risque de se dilater et ainsi d'occasionner des complications.

Les avions-ambulance de la Rega

1961

Piaggio 166 | HB-LAY 1961–1968

Le premier patient est rapatrié en Suisse depuis Châlons-sur-Marne, en France, à bord de l'avion privé d'Armin Meyer, membre du conseil d'administration de la Rega.



1970

Cessna 414 | HB-LFM 1970–1974

La Garde aérienne suisse de sauvetage participe à l'achat d'un Cessna 414. Équipé d'une cabine pressurisée, il permet de rapatrier des patients aux pathologies ou blessures plus graves.



1973

Learjet 24D | HB-VCY 1973–1977

Une première mondiale : un avion-ambulance à usage civil est mis en service. Avec un rayon d'action de 2'800 kilomètres, le Learjet permet désormais de rapatrier des patients depuis l'Extrême-Orient.





Un modèle éprouvé optimisé : le premier Challenger 650 de la Rega quitte les ateliers du constructeur canadien Bombardier.

Les performances du Cessna 414 sont cependant limitées, tant en termes de vitesse que de rayon d'action. L'avènement du moteur à réaction va étendre le champ des missions possibles pour la Rega. Dans les années 1970, le Learjet 24D marque l'entrée de la Rega dans l'ère des avions à réaction. Il s'agit du premier avion-ambulance à usage civil au monde. Il est bien plus rapide, peut voler à une altitude bien plus élevée que ses prédécesseurs et affiche un rayon d'action plus étendu. La Rega peut dès lors rapatrier en Suisse des patients depuis l'Asie ou l'Australie.

Toutefois, du fait des escales à répétition et des formalités qui en découlent, de telles missions se transforment en entreprises compliquées.

Missions de longue durée sans toilettes

Malgré sa plus grande autonomie et sa rapidité accrue, le Learjet 24D dispose lui aussi d'un espace très limité. Le brancard occupe en effet la majeure partie de la cabine. Le médecin et l'infirmier en soins intensifs, placés à côté du patient, latéralement par rapport au sens de vol, doivent se tenir courbés.

Si un second malade embarque, ses pieds dépassent jusqu'au petit compartiment à bagages situé à l'arrière.

Pour la Rega, le confort des patients passe avant celui de l'équipage, comme en témoigne l'absence de toilettes à bord du Learjet, démontées dès la mise en service de l'aéronef afin de libérer de la place pour l'équipement médical. Si les personnes rapatriées, généralement endormies, se soucient peu de l'absence de commodités, l'équipage, en revanche, est mis à rude épreuve :

Lire la suite en page 8 ►

1977 / 1978



Learjet 35 | HB-VEM et HB-VFB 1977/1978–1988

La Rega remplace son premier avion-ambulance, le HB-VCY, acquis en 1973, par deux aéronefs du même constructeur. Jamais auparavant elle n'a exploité deux avions simultanément. Les nouveaux Learjet disposent d'une cabine plus spacieuse et ont un rayon d'action plus étendu.



1982



Bombardier Challenger CL-600 | HB-VFW 1982–1991

Un Challenger CL-600 vient s'ajouter aux deux Learjet 35. Grâce à cette acquisition, son premier long-courrier, la Rega peut rapatrier des personnes du monde entier, avec peu, voire sans escales.





Progrès: la nouvelle rampe permet d'embarquer et de débarquer en douceur les patients.

en effet, l'avion fait escale seulement toutes les quatre ou cinq heures pour se ravitailler en kérosène. Aussi, il est arrivé que des membres d'équipage soient dans l'urgence contraints de se servir d'un récipient en plastique.

Le nombre de rapatriements continue d'augmenter. Dès 1977, la Rega exploite pour la première fois deux avions simultanément, des Learjet 35. Elle en repeint un en rouge. Toutefois, suite aux tirs essayés en Afrique par un Learjet rouge appartenant à une autre organisation et quasiment identique à celui de la Rega, la direction décide de peindre ses aéronefs en blanc.

Une cabine plus spacieuse équipée de toilettes

La population suisse voyage toujours plus dans les années septante; le nombre de missions longue distance suit logiquement la courbe ascendante.

Forte de ce constat, la Rega se dote au début des années 1980 d'un Bombardier CL-600, au rayon d'action nettement plus étendu – plus de 6'000 kilomètres – et à l'habitacle plus spacieux. Cette acquisition n'aurait pas été possible sans le soutien des donatrices et donateurs, toujours plus nombreux. Grâce à son nouvel avion-ambulance – elle en possède maintenant trois –, la Rega rapatrie des patients de pays lointains, avec peu, voire sans escales. La durée de vol se réduit sensiblement. Le CL-600, – comme son successeur le CL-601, – peut facilement accueillir trois patients voire davantage, que le personnel médical soigne même debout. Par ailleurs, et au plus grand soulagement de l'équipage, ce modèle d'aéronef est équipé de toilettes et d'eau courante.

En 1988, après dix années d'exploitation, la Rega remplace ses deux

Learjet par des moyen-courriers du constructeur British Aerospace, faute de pouvoir financer deux long-courriers. La position assise latérale des soignants ne change pas dans un premier temps; toutefois, la cabine des deux BAe125-800 est plus spacieuse que celle des Learjet, et les soignants peuvent s'occuper debout des patients – à condition de ne pas être trop grands.

Une mission d'envergure

La flotte d'avions de la Rega telle que nous la connaissons aujourd'hui, reposant sur un seul type d'aéronef, remonte à 2002. A l'époque, trois Challenger CL-604 de Bombardier, affichant une meilleure autonomie et offrant davantage de capacité, suppléent les anciens avions-ambulance. L'harmonisation de la flotte se traduit par une organisation plus flexible des missions: les responsables d'opération peuvent désormais mobiliser n'importe quel équipage sur chacun des trois avions de la Rega. Ce système a fait ses preuves, notamment en décembre 2004, au lendemain du tsunami qui a frappé l'Asie du Sud-Est: en une semaine, une soixantaine de patients sont rapatriés en Suisse.

Parallèlement à l'évolution des avions-ambulance, les équipements médicaux n'ont cessé de se perfectionner. Si, dans les années 1980, transporter un patient sous ventilation artificielle dans l'avion-ambulance de la Rega relevait de la prouesse médicale, cette pratique



1988

British Aerospace BAe125-800 | HB-VIL et HB-VIK 1988–2002

Deux moyen-courriers de British Aerospace succèdent aux Learjet 35. A leur bord, le 100'000^e patient de la Rega est rapatrié en 1992. Alors qu'il est en train de se garer, l'un des aéronefs touche un poteau en béton à l'aéroport de Zurich et doit être transporté par voie terrestre en Angleterre pour y être réparé. Cet accroc demeure le seul « accident » de la flotte d'avions-ambulance de la Rega.



1992

Bombardier Challenger CL-601 | HB-IKT 1992–2002

Le Challenger CL-601 est la version optimisée du CL-600, lequel avait convaincu dès 1982 les équipages de la Rega par son autonomie allée à un habitacle spacieux. En 1996, pour la première fois de son histoire, la Rega mène une mission de 43 heures autour du monde.



fait aujourd'hui partie de la norme. De nos jours, la Rega est même en mesure de rapatrier en toute sécurité des patients en soins intensifs reliés à une machine cœur poumon mobile.

Les équipements utilisés et en partie conçus par la Rega ont eux aussi beaucoup changé, en particulier leurs dimensions et leur poids : si un tensio-mètre pesait 11 kilos il y a encore 30 ans, le dispositif utilisé actuellement ne pèse que 140 grammes pour les mêmes fonctionnalités. Le poids des équipements embarqués est un critère déterminant car chaque kilogramme supplémentaire fait augmenter la consommation de kérosène et réduit par là même l'autonomie d'un aéronef.

Outre ces avancées générales dans le domaine de la médecine, la Rega a mis au point ses propres équipements, à l'image de l'unité d'isolement des patients, développée en 2014 et permettant de transporter en toute sécurité en avion ou en hélicoptère des patients hautement contagieux.

L'innovation au service du patient

Quand vient le moment pour la Rega de choisir un nouvel avion-ambulance, elle tient compte des expériences acquises avec les modèles précédents. Sa décision reflète aussi les moyens financiers disponibles à un instant donné. Au cours des décennies, les spécialistes de la Rega ne laissent rien au hasard pour offrir la meilleure

prise en charge médicale possible : l'introduction d'une cabine pressurisée, l'élargissement du rayon d'action ou encore la rampe pour embarquer sans encombre les patients. La Rega investit en outre continuellement dans la formation professionnelle de ses équipages médicaux et de ses pilotes.

Pont aérien vers la Suisse

Le choix du Challenger 650 repose lui aussi sur les expériences faites avec son prédécesseur : entre le moment où l'équipe de projet a rédigé le cahier des charges du nouvel aéronef, la planification scrupuleuse de l'aménagement intérieur et le suivi de la transformation de l'aéronef « vide » en avion-ambulance hautement spécialisé au cours de l'année dernière, plus de quatre années se sont écoulées. Le Challenger 650, dont le premier exemplaire sillonnera le monde entier dès le début de l'été 2018, représente des décennies d'histoire du rapatriement à la Rega. Quiconque est victime d'un accident ou d'une maladie grave à l'étranger a l'assurance que la Rega, avec ses avions-ambulance à la pointe de la technologie et sa longue expérience, le ramènera en Suisse le plus rapidement possible.



Fonctionnalité : l'aménagement de la cabine est le fruit de décennies d'expérience.



Innovation : le cockpit est équipé d'une avionique de pointe.

2002/2003

Bombardier Challenger CL-604 | HB-JRA, HB-JRB et HB-JRC 2002/2003–2019

Depuis 2002, la Rega mise sur une flotte d'avions-ambulance reposant sur un seul type d'aéronef : les trois long-courriers identiques, de type CL-604, succèdent aux deux BAe125-800 et au Challenger CL-601. Le nombre d'interventions à l'étranger augmente sensiblement. Chaque année, les trois avions de la Rega desservent pas moins de 400 aéro-dromes à travers le monde.



2018

Bombardier Challenger 650 HB-JWA | HB-JWB | HB-JWC à partir de 2018

Les trois CL-604, dont la fiabilité n'est plus à démontrer, sont remplacés par des Challenger 650. Dotés de brancards multifonction développés spécialement par la Rega, ils disposent d'une cabine plus lumineuse et mieux insonorisée que leurs prédécesseurs. Grâce à l'avionique de pointe, les pilotes peuvent privilégier des itinéraires de vol courts et moins gourmands en kérosène.

« Quels que soient les progrès techniques, nous devons préserver l'essence de la Rega. »

2018 est appelée à rester dans les annales de la Rega. Ernst Kohler, CEO de la Garde aérienne suisse de sauvetage Rega, nous explique pourquoi elle entre dans l'histoire et ce qui distingue les innovations actuelles des exploits des pionniers du sauvetage aérien. Il évoque en outre les défis de demain.

Ernst Kohler, où en est la Rega aujourd'hui?

La Rega est bien établie, elle est un élément incontournable du paysage de la santé suisse. L'an passé, nous avons à nouveau allègrement franchi la barre des 15'000 interventions, plus que jamais auparavant. Afin de pouvoir continuer à apporter une aide médicale rapide et professionnelle aux personnes en détresse, nous avons débloqué ces dernières années plus de 300 millions de CHF. Ces investissements sont destinés essentiellement à la modernisation nécessaire de notre flotte, mais aussi à la concrétisation de notre vision « sauver par tous les temps », dont l'objectif est que nous puissions à l'avenir prêter assistance à plus de monde encore. Jusqu'ici, beaucoup de ces efforts se voyaient uniquement sur le papier – je suis donc très heureux à l'idée de pouvoir dès cette année montrer à la population suisse les fruits de notre travail et de nos investissements. Au bout du compte, investir n'est pas un but en soi, mais un moyen de mieux servir nos donatrices et donateurs.

Vous parlez de modernisation de la flotte ?

Oui, cet automne par exemple, deux des six nouveaux hélicoptères de

sauvetage Airbus Helicopters H145 seront mis en service sur les bases de plaine. De même, nous avons récemment présenté au grand public le premier de nos trois nouveaux avions-ambulance Challenger 650. L'achat d'un avion-ambulance, ce n'est pas du prêt à l'emploi. Une équipe interdisciplinaire de la Rega s'est consacrée au projet pendant quatre ans. Nous avons mené un important travail de développement, en mettant à profit notre expérience de plus de 60 ans dans le domaine du rapatriement. Je suis fier de mes collaboratrices et collaborateurs, qui ont su mener à bien ce projet dans les délais impartis et dans le cadre du budget prévu de 130 millions de CHF.

Le remplacement des trois avions-ambulance était-il impératif?

Il découle d'une stratégie à long terme. Voilà déjà 16 ans que nos trois avions-ambulance rapatrient des patients depuis les quatre coins du monde. Ils ont fait leurs preuves, mais ils ont aussi été mis à rude épreuve. Aucun autre avion de ce type n'a volé aussi souvent ni aussi longtemps que nos trois CL-604. Et les avions, c'est comme les voitures : plus ils vieillissent et plus on les utilise, plus leur entretien est coûteux. Dans un futur proche, il aurait fallu procéder à d'importantes opérations d'entretien, ce qui aurait limité notre capacité d'intervention. Or, pour une organisation de sauvetage aérien, une disponibilité maximale de ces aéronefs hautement spécialisés est essentielle. Un avion-ambulance immo-

bilisé pour cause d'entretien ne peut par conséquent rapatrier aucun patient en Suisse.

Pourquoi le choix s'est-il porté sur le Challenger 650?

Nous avons analysé le volet rapatriement de notre activité et nous nous sommes posé beaucoup de questions. Qu'est-ce qui est important pour nos

patients et nos équipages? Quelle doit être l'autonomie de vol de nos avions? Autrement dit, combien d'escalas sont acceptables

pour nos patients? Nous en avons retiré un catalogue d'exigences à l'aune duquel nous avons évalué 64 types d'avions. Ensuite seulement, nous avons soumis notre requête au Conseil de fondation de la Rega. Notre histoire à succès va désormais se poursuivre avec le Challenger 650, un modèle que nous avons optimisé sur la base de notre expérience de presque 60 ans en rapatriements.

L'habillement va également changer – pouvez-vous nous dire pourquoi?

Outre les trois nouveaux avions, nos bases de plaine vont intégrer d'ici à la mi-2019 six hélicoptères de sauvetage H145, les successeurs de la flotte de base de plaine, les EC145. Trois hélicoptères toute météo AW169-FIPS nous seront encore livrés en 2021. Repeindre un aéronef est long et par conséquent coûteux. Nous tenons là l'occasion idéale de moderniser notre logo, inchangé depuis plus de 20 ans, et de présenter un visuel plus adapté à son avenir.

« Au bout du compte, investir est un moyen pour mieux servir nos donatrices et donateurs. »



Ernst Kohler, 55 ans, est CEO de la Rega depuis 2006.

La Rega poursuit également l'objectif de pouvoir « sauver par tous les temps ». À partir de quand pourra-t-elle réaliser cette vision et voler dans les plus mauvaises conditions de visibilité?

En 2017, nous avons fait un grand pas vers la concrétisation de notre vision : le 23 décembre, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) nous a accordé une autorisation pour l'utilisation de nuit et le week-end également de points de jonction importants du Low Flight Network (LFN, réseau d'itinéraires de vol aux instruments). Sont concernés par exemple l'approche aux instruments (IFR) de l'hôpital cantonal de Lucerne

via Emmen, ou l'itinéraire de vol IFR au-dessus du Gothard.

Quelles implications cela a-t-il pour le développement futur du LFN?

Cette autorisation constitue un précédent pour lequel nous nous sommes longtemps battus. De même qu'une ambulance peut passer au rouge en cas d'urgence, nos pilotes ont désormais droit à certaines dérogations dans le cadre d'une intervention. Je suis très satisfait que nous ayons pu, avec l'appui de l'OFAC, aboutir à une solution qui va permettre d'accélérer l'expansion du LFN. Désormais, il s'agit de raccorder à ce réseau d'autres régions et hôpitaux,

afin d'améliorer encore l'aide médicale aérienne à la population suisse. De plus, nous aimerions pouvoir utiliser l'ensemble des procédures d'approche IFR de manière illimitée, même en dehors des heures d'ouverture du contrôleur aérien.

Quel sera le rôle de l'hélicoptère toute météo AW169-FIPS dans la concrétisation de la vision de la Rega?

L'AW169-FIPS représente la dernière pièce du puzzle et rejoindra la flotte d'ici à trois ans. Même si nous avons

Lire la suite en page 12 ►

aujourd'hui le droit d'intervenir quasi 24h/24 via le réseau LFN, cela ne règle pas le problème de la formation de givre dans certaines conditions. Grâce au système de dégivrage des nouveaux hélicoptères, nos pilotes pourront emprunter les itinéraires IFR quelle que soit la météo. C'est une étape majeure pour le secours aérien. L'AW169-FIPS, encore en cours de développement, sera le premier hélicoptère de sa catégorie de poids à être équipé d'un système de dégivrage.

Cet hélicoptère représente un investissement de près de 50 millions de CHF, auxquels six millions s'ajoutent pour la mise en place de webcams et de stations météo propres, mais aussi le coût de la formation des pilotes et d'autres projets annexes. Ces investissements seront-ils un jour amortis?

On peut poser la question autrement : quelle est la valeur d'une vie humaine? Il est de notre devoir d'améliorer sans cesse le secours aérien en Suisse. Cette mission, comme nos prédécesseurs, nous faisons tout pour la mener à bien. Certes, nous disposons aujourd'hui de moyens plus modernes que les pionniers de la Rega dans les années 1950 ou 1960. Mais l'objectif est

toujours de sauver les personnes en détresse. C'est ce qui nous fait avancer jour après jour.

La direction actuelle investit des millions dans la « Rega de demain ». Transformez-vous la Garde aérienne suisse de sauvetage?

Chaque génération a un peu transformé la Rega – et c'est très bien ainsi. Au fil de son histoire, la Rega a vu son organisation évoluer en permanence : d'abord conçue comme section de la Société Suisse de Sauvetage, elle s'est ensuite muée en association indépendante, avant d'adopter son statut actuel de fondation privée d'utilité publique. De même, alors qu'elle était à l'origine une organisation de bénévoles, elle emploie aujourd'hui plus de 400 collaboratrices et collaborateurs spécialisés et hautement qualifiés. Ces changements étaient tous nécessaires. Ils nous ont permis de nous adapter à l'évolution de la société et de répondre à notre volonté d'offrir le meilleur à nos patientes et patients. Stagner, c'est régresser, telle est ma conviction. Cependant, quelles que

« L'évolution technique n'est pas une fin en soi. Qu'apportera-t-elle aux personnes en détresse? Ainsi raisonnent nos collaborateurs. »

soient nos avancées, il est pour moi essentiel de préserver l'essence même de la Rega. Le bien du patient doit rester au cœur de notre action – ainsi nous poursuivons l'œuvre de nos prédécesseurs en faveur de la population suisse.

Est-ce cette volonté de sans cesse s'améliorer qui vaut à la Rega une telle reconnaissance en Suisse comme dans le monde?

La volonté de toujours s'améliorer ne suffit pas. Au final, ce sont les résultats que l'on regarde, donc en l'espèce l'efficacité de nos interventions. Cette reconnaissance est selon moi le fruit de tout le travail accompli par les différentes « générations Rega » avant la nôtre – et bien sûr, chacune de nos collaboratrices

et chacun de nos collaborateurs contribuent aujourd'hui à continuer d'écrire la belle histoire de notre organisation. La Rega a besoin de gens qui aient aussi le courage d'explorer de nouvelles voies, de poursuivre une vision. Au milieu des années 80, quand nous avons commencé à utiliser des dispositifs de vision nocturne – une première mondiale dans le domaine de secours aérien –, nous avons été le sujet de moqueries. Aujourd'hui, la pratique s'est standardisée, et une fois sur quatre, nos hélicoptères opèrent de nuit. Mais une « bonne idée » ne suffit pas seule : il faut de la persévérance, de la compétence et beaucoup de travail. J'ai l'intime conviction qu'au final, ces efforts seront toujours récompensés.

Le « mythe Rega » trouve en grande partie son origine dans le retentissement international des exploits des pionniers, comme le premier secours hélitreuillé en 1971 sur la face Nord de l'Eiger. Y a-t-il encore de la place aujourd'hui pour les âmes pionnières?

Sans aucun doute. La seule différence étant qu'autrefois, les exploits étaient plus palpables, plus concrets, à l'image





de ce premier sauvetage direct sur l'Eiger. Aujourd'hui, nos innovations s'inscrivent dans le domaine de la technologie. Et il n'est pas si facile de communiquer l'engagement nécessaire pour qu'un hélicoptère de sauvetage puisse emprunter un itinéraire IFR jusqu'au toit d'un hôpital par temps de brouillard. Pourtant, c'est là une avancée formidable qui, à l'avenir, profitera à de nombreuses personnes en situation d'urgence. Car au-delà de la fascination que peuvent exercer l'aéronautique et la technologie, l'évolution n'est pas une fin en soi : la question première reste de savoir si elle apportera quelque chose aux personnes en détresse. C'est en ces termes que raisonnent les collaborateurs de la Rega.

Qu'en est-il du financement de la Rega?

L'assise financière est solide, et nous planifions à très long terme. Mais le progrès a un coût, qui depuis des années est en constante augmentation dans l'aéronautique comme dans la médecine. En outre, nous devons satisfaire dans ces deux domaines à un nombre croissant de prescriptions légales, ce qui a aussi un prix.

Certes, nous maîtrisons nos dépenses, mais nous ne pouvons pas nous permettre de perdre de vue les exigences d'une saine gestion. La Rega a deux sources de financement : plus de 60% du budget vient des donateurs, le reste

« La Rega n'a rien d'une évidence. Notre assistance médicale aérienne serait impossible sans le soutien année après année de nos donatrices et donateurs. »

est constitué par les versements de tiers payants, comme les assureurs, à la suite de nos missions. La cotisation est inchangée depuis 26 ans, à 30 CHF, et le tarif de la minute de vol – à savoir le montant perçu auprès des assurances par minute de vol d'intervention – est lui aussi resté à un niveau bas depuis plus de 20 ans. Si nous avons nettement amélioré nos prestations sur cette période, c'est avant tout grâce au soutien en constante augmentation de nos donateurs.

La Rega compte 3,4 millions de donateurs. Depuis la mise en place de ce mode de soutien au milieu des années 1960, le nombre d'affiliés est en constante augmentation. Pensez-vous que cette évolution puisse prendre fin?

Une telle progression n'a jamais rien d'une évidence, même sur cette période où la population suisse s'est accrue. L'affiliation est volontaire. L'évolution de ces dernières années nous réjouit beaucoup – elle montre que nous sommes sur la bonne voie.

Quels sont selon vous les grands défis à venir?

Notre priorité est de continuer à garantir l'indépendance, l'autonomie et le financement à long terme de la Rega. C'est la condition pour que les prochaines générations bénéficient elles aussi de son aide médicale aérienne – pas seulement dans les agglomérations de plaine, mais aussi dans les régions rurales. Je répète souvent, lors

d'événements grand public comme dans mes rencontres avec différents politiciens et décideurs, que la Rega n'a rien d'une évidence. Nous ne recevons aucune subvention de l'Etat. Si nous

parvenons à assurer une assistance médicale aérienne à l'échelle de tout le pays, c'est uniquement parce que nous pouvons compter année après année sur la solidarité de nos donatrices et donateurs.

Quels vœux formulez-vous pour l'avenir?

Sans nos donatrices et donateurs, il n'y aurait pas de Rega. J'espère donc que la population suisse continuera à l'avenir de soutenir « sa » Rega. Je souhaite également à notre organisation de pouvoir continuer à s'appuyer sur des collaborateurs totalement dévoués à la cause des patients et capables de sortir des sentiers battus – dans l'esprit des pionniers. Pour que mes arrière-petits-enfants, s'ils se retrouvent un jour dans une situation d'urgence, puissent être sauvés par la Rega – quelle que soit la météo.





Des sauveteurs au bénéfice d'une formation médicale Rega

Les spécialistes médecine du Secours Alpin Suisse interviennent lorsque personne d'autre n'est en mesure d'apporter une aide médicale. La Rega est responsable des missions de terrain de ces sauveteurs hautement qualifiés, de leur formation initiale et continue ainsi que de leur équipement.

La Rega est soucieuse d'offrir la meilleure prise en charge médicale possible aux personnes en détresse. Cet engagement ne se limite pas au sauvetage aérien, mais s'étend également – le cas échéant – aux interventions terrestres. Les missions des spécialistes médecine du Secours Alpin Suisse (SAS) en sont la parfaite illustration. Fondation financée par le Club Alpin Suisse CAS et la Rega (voir encadré), le SAS peut compter depuis 2016 sur plus de soixante de ces sauveteurs répartis dans toute la Suisse et spécifiquement formés à la prise en charge médicale de patients malades ou blessés en zones montagneuses.

Mobilisables jour et nuit

Les spécialistes médecine sont tous des randonneurs ou alpinistes chevronnés qui savent comment se comporter en terrain accidenté et qui sont au bénéfice d'une formation professionnelle d'ambulancier ou de médecin urgentiste. A l'instar des autres sauveteurs du SAS, ils assurent bénévolement un service de piquet dans leur région, 24h/24. Ils ne sont toutefois mobilisés que si aucun autre service de sauvetage n'est en mesure d'intervenir. Par exemple lorsque l'ambulance ne peut accéder au lieu de l'accident, que le patient se trouve à l'écart des sentiers praticables ou que la mauvaise visibilité exclut toute opération hélicoptérée. De telles situations ne se présentent en moyenne que trois à cinq fois par mois, mais la tendance est à la hausse. Malgré leur fréquence relativement faible, les interventions de ce type n'en sont pas

Une formation et un équipement unifiées: la Rega donne aux spécialistes médecine du SAS les moyens d'intervenir efficacement.

moins décisives pour les personnes en détresse. Généralement, les spécialistes médecine participent aux opérations de recherche et de sauvetage terrestre en terrain difficile aux côtés de leurs collègues sauveteurs, assurant une prise en charge médicale professionnelle non seulement des patients, mais aussi des secouristes éventuellement blessés au cours des interventions.

L'union fait la force

Certes, le SAS n'a pas attendu 2016 pour se doter d'un réseau fiable de responsables médicaux affectés aux différentes stations de secours du CAS. Jusqu'alors, aucune formation médicale n'était toutefois exigée, et les équipements médicaux variaient d'une station de secours à l'autre. La structure de la formation initiale et continue manquait en outre d'homogénéité et, en raison du nombre restreint de missions à effectuer, il n'était guère possible d'acquérir suffisamment d'expérience de terrain. C'est pourquoi le SAS, avec le soutien de la Rega, a institué il y a deux ans la nouvelle fonction de spécialiste médecine. Les deux organisations mettent à profit leurs compétences clés dans la formation de ces sauveteurs hautement qualifiés: technique alpine pour le CAS, médecine d'urgence et équipement pour la Rega.

Sous l'égide de la Rega

Depuis la création de cette nouvelle structure, la Rega assume la responsabilité de l'ensemble des activités et compétences médicales du SAS. « Nous sommes parvenus à uniformiser la formation initiale et continue, l'équipement ainsi que les procédures en cas d'urgence, ce qui a influé favorablement sur la qualité de la prise en charge »,

explique Michael Lehmann, médecin-chef suppléant de la Rega, médecin urgentiste sur la base de Zweisimmen et responsable du domaine médical du SAS. Lorsque des questions quant aux soins à apporter se posent au cours d'une intervention, les spécialistes médecine ont la possibilité d'appeler les médecins-chefs de la Rega et de tirer ainsi directement parti de l'expérience de ces derniers dans le domaine de la médecine d'urgence. L'équipement a lui aussi été ajusté au niveau national et modernisé: il se compose entre autres de médicaments utiles au traitement des urgences ainsi que d'appareils de réanimation portatifs.

Mobilisés en ultime recours

Dans le cadre de son engagement, la Rega ne se contente pas de procéder à un pur transfert de savoir-faire, mais fournit également une partie de la prise en charge médicale de base à la population suisse dans les régions rurales: « La fonction de spécialiste médecine a notamment été instaurée en réponse à la raréfaction des infrastructures médicales dans certaines régions du pays », indique Michael Lehmann. Par exemple, un nombre croissant de villages et de régions isolés ne comptent plus aucun médecin de premier recours et sont éloignés des services ambulanciers. En cas d'urgence, lorsqu'aucun autre service de sauvetage n'est disponible et que la météo empêche toute intervention de la Rega par les airs, il est fait appel au spécialiste médecine le plus proche. Ainsi, en collaboration avec le SAS, la Rega contribue à combler les lacunes de la prise en charge médicale dans ces régions.

Le **Secours Alpin Suisse** (SAS) est une fondation d'utilité publique financée par la Rega et le Club Alpin Suisse CAS. Trait d'union entre les 86 stations de secours du CAS et leurs quelque 2'900 sauveteurs bénévoles, dont il assure la formation, il veille à la mise en œuvre uniforme des procédures applicables au sauvetage terrestre au niveau national. La Rega est responsable de MARS, le domaine médical du SAS.

Lors d'opérations de sauvetage complexes, la Rega collabore étroitement avec les plus de 300 spécialistes techniques du SAS, formés dans des domaines précis. Ainsi, aux côtés des spécialistes médecine se trouvent les spécialistes du sauvetage hélicoptéré, du canyoning et de la spéléologie, ainsi que les équipes cynophiles pour la recherche sur le terrain et sur avalanche.

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 3,436 millions de donatrices et de donateurs, elle est solidement ancrée dans la population 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.

Chiffres clés 2017

Nombre d'interventions organisées	15'958
Interventions hélicoptère	11'774
Interventions avion	1'281
Autres ¹	2'903
<hr/>	
Contributions des donateurs (en mio. de CHF)	101.1
Nombre de donateurs (en mio.)	3.436
Nombre de collaborateurs ²	367
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	159
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	158
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	1.1
Total du bilan (en mio. de CHF)	567

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.

Emplacements

Les bases hélicoptères de la Rega

En moins de 15 minutes de vol, la Rega s'emploie à rallier n'importe quel lieu de sa zone d'intervention. Elle ne pourrait réaliser cet objectif sans ses douze bases qui quadrillent le pays: Dübendorf, Bâle, Berne, Lausanne, Untervaz, Locarno, Saint-Gall, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis et Zweisimmen. A ce réseau s'ajoute la base partenaire de Genève.

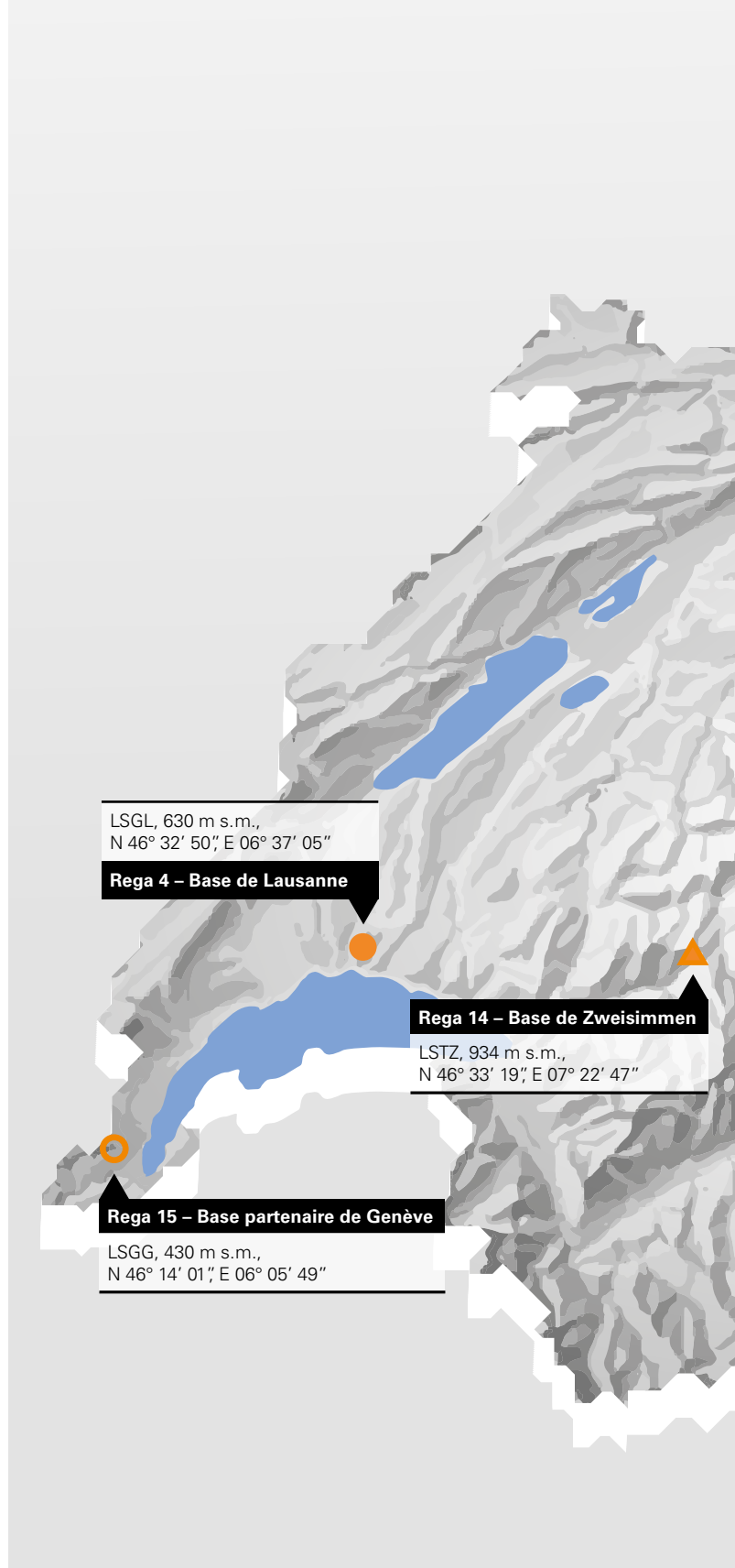
Sur les bases Rega, l'équipage est composé d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin urgentiste. Ces professionnels se tiennent prêts afin d'apporter par les airs l'assistance la plus rapide possible aux personnes en détresse.

Le Centre Rega

Le siège de la Rega se trouve à l'aéroport de Zurich avec un accès direct aux pistes. Alors que les avions-ambulance décollent depuis le Centre Rega pour partir en mission à travers le monde, les hélicoptères y sont amenés uniquement pour l'entretien. A côté du hangar et du service de maintenance de la flotte Rega se trouvent également la centrale d'intervention, l'administration et le grand dépôt central pour le matériel.

La centrale d'intervention

La centrale d'intervention organise plus de 15'000 opérations par an. Elle est joignable 24h/24 – au **1414**, depuis la Suisse et au **+41 333 333 333** depuis l'étranger.



La flotte de la Rega

Hélicoptères bases de plaine



Airbus Helicopters EC 145 / H145 (à partir de la fin 2018)

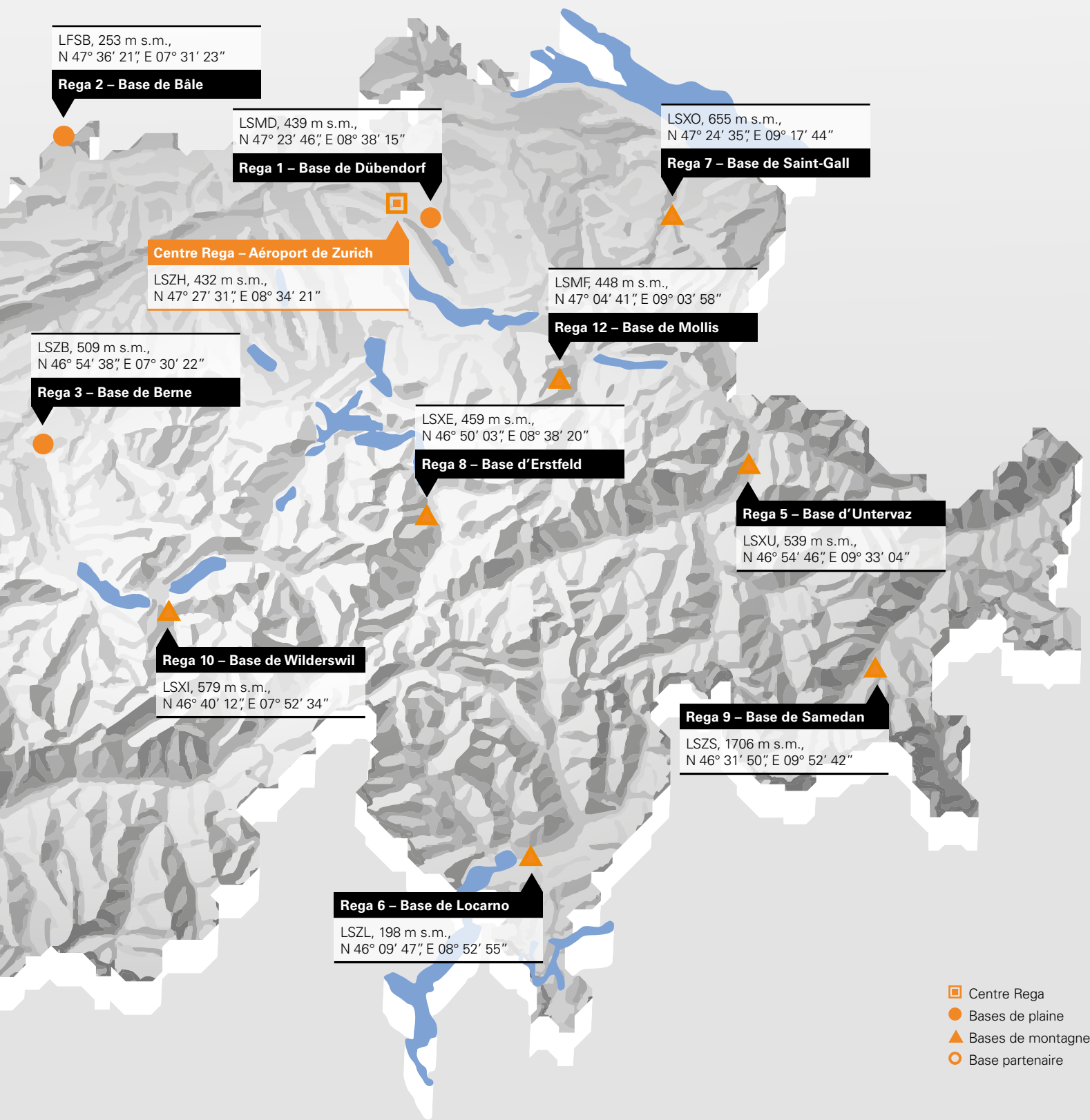
Nombre d'hélicoptères:	6
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	11 m
Longueur totale:	13,03 m
Hauteur:	3,95 m
2 turbines, puissance au décollage:	Arriel 1E2, 2 x 720 CV
Vitesse de croisière:	220 km/h
Treuil de sauvetage:	Câble de 90 m, 270 kg

Hélicoptères 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, puissance au décollage:	Pratt & Whitney, 2 x 778 CV
Vitesse de croisière:	235 km/h
Treuil de sauvetage:	Câble de 90 m, 270 kg



Hélicoptère école de pilotage



Airbus Helicopters H125

Nombre d'hélicoptères:	1
Diamètre du rotor:	10,69 m
Longueur totale:	12,94 m
Hauteur:	3,34 m
1 turbine, puissance au décollage:	Turbomeca Arriel 2D, 860 CV
Vitesse de croisière:	220 km/h

Avions-ambulance



Challenger 650

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 maximum au décollage:	21'863 kg
Vitesse de croisière:	850 km/h
Autonomie de vol:	6'500 km

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 aéronefs de type AgustaWestland Da Vinci et Airbus Helicopters 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 d'un cas sur quatre, 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 2017 (Total 9'539 patients)

1'659

Accidents de sports d'hiver

671 Accidents de montagne

974 Accidents de travail

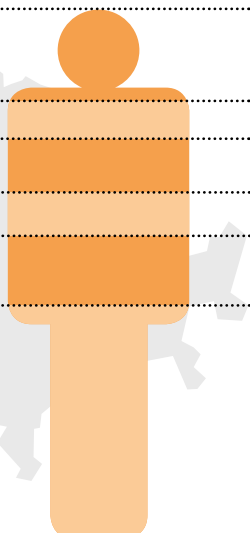
780 Accidents de la circulation

1'248

Autres

4'207

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 – 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 2017 (Total 2'571 patients)

1'249

Patients rapatriés en avions-ambulance ou avions de ligne

1'322

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 pour cent 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 plus de 25 ans ; elle n'a été augmentée qu'une seule fois depuis la fondation de la Rega.

En remerciement de leur soutien, la Rega peut décharger les 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.

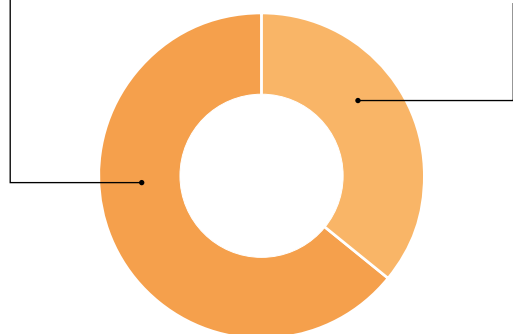
La couverture des frais de la Rega en 2017

CHF 101.1 mio. (63%)

Cotisations des donateurs et dons

CHF 58.1 mio. (37%)

Tiers payants et autres recettes





Un immense merci à nos 3'436'000
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 400'000 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 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** **1er 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 1ère 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 Bölkow 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 hélicoptère 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 2015</p> 	<p>La Rega commande trois hélicoptères toute météo AW169-FIPS auprès de Leonardo (autrefois Agusta-Westland). Dotés d'un système de dégivrage, ils seront opérationnels dès 2021.</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>> 2016</p> 	<p>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.</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>> 2016</p> 	<p>Six H145 pour les bases de plaine Dans le cadre du renouvellement de ses hélicoptères de plaine, la Rega acquiert six Airbus H145. Plus performants, les successeurs des EC 145 seront déployés dès 2018.</p>
<p>> 2009</p> 	<p>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.</p>	<p>> 2017</p> 	<p>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.</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 et des avions-ambulance.</p>	<p>> 2017</p> 	<p>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.</p>





Rapport annuel 2017

Activités 2017	28 – 31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34 – 35
La Rega en 2017	36
Direction	37

Activités 2017

L'année 2017 a été intense pour la Rega : la centrale d'intervention a organisé 15'958 missions (+5.7 %), soit une toutes les 33 minutes. Tant les hélicoptères de sauvetage que les avions-ambulance ont dû assurer un nombre de missions plus élevé que l'année précédente pour transporter au total 10'788 patientes et patients (+7.1 %). Les équipages de la Rega ont porté secours à 29 personnes en moyenne par jour.

Hélicoptères

Les hélicoptères de la Rega ont été davantage sollicités qu'en 2016 (11'774, +6.5 %). Le nombre d'interventions secondaires³ a diminué (2'659, -3.1 %), celui des interventions primaires² a augmenté (6'781, +9.8 %). Le nombre de missions nocturnes a également connu une hausse (2'296, +4.6 %). Désormais une intervention hélicoptérée sur quatre se déroule de nuit. Le nombre d'inter-

ventions en faveur de paysans de montagne, – les missions dites « Contadino », – a lui aussi augmenté (1'287, +5.4 %). Pour mener à bien ces transports de vaches blessées ou mortes, la Rega mandate des compagnies d'hélicoptères commerciales.

Avions

La Rega a rapatrié en 2017 plus de patients que l'année précédente (1'249, +2.1 %). Ses trois avions-ambulance sont intervenus plus souvent (886 missions, +3.3 %) et ont rapatrié plus de patients (901, +3.7 %). Les vols long-courriers ont été moins nombreux qu'en 2016, ce qui ne s'est toutefois pas répercuté sur le nombre d'heures de vol. En effet, les Challenger CL-604 ont accompli un nombre plus élevé de missions ; ils ont passé plus d'heures dans les airs qu'en 2016 (4'306, +0.4 %).

Le nombre de patients rapatriés à bord d'un vol de ligne affiche quant à lui

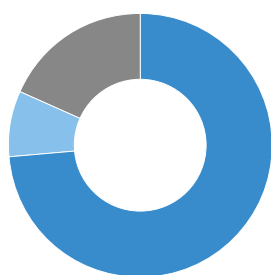
une légère baisse (348, -1.7 %). Cette solution, une alternative plus économique et écologique que les transports en avion-ambulance, est retenue lorsque l'état du patient permet un transport sans conséquences négatives pour lui ou les autres passagers et que le nombre de places disponibles à bord est suffisant.

La diminution du nombre de patients (130, -19.4 %) rapatriés à bord d'un avion de ligne avec l'assistance d'un médecin ou d'un-e infirmier-ère en soins intensifs de la Rega relève de fluctuations naturelles. Le nombre de rapatriements non accompagnés a augmenté (218, +13.0 %) : dans ces cas, la centrale d'intervention de la Rega organise le vol de retour des patients pouvant voyager sans assistance médicale.

Conseil médical

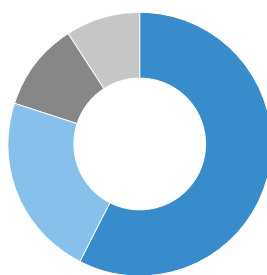
Chaque rapatriement est précédé d'une analyse médicale approfondie menée

Nombre d'interventions



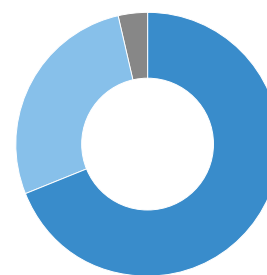
	2017	2016	+/-
Total	15'958	15'093	5.7 %
■ Hélicoptère	11'774	11'055	6.5 %
■ Avion-ambulance/ de ligne	1'281	1'249	2.6 %
■ Autres ¹	2'903	2'789	4.1 %

Interventions hélicoptère



	2017	2016	+/-
Total	11'774	11'055	6.5 %
dont missions de nuit	2'296	2'194	4.6 %
■ Interventions primaires ²	6'781	6'178	9.8 %
■ Interventions secondaires ³	2'659	2'744	-3.1 %
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	1'287	1'221	5.4 %
■ Interventions spéciales ⁴	1'047	912	14.8 %

Interventions avion



	2017	2016	+/-
Total	1'281	1'249	2.6 %
■ Avions-ambulance	886	858	3.3 %
■ Avions de ligne	352	356	-1.1 %
■ Avions affrétés	43	35	22.9 %

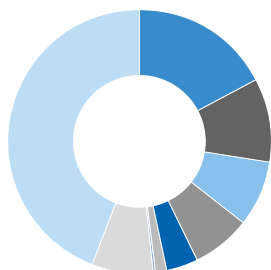
¹ Autres interventions : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

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



	2017	2016	+/-
Total	9'539	9'045	5.5 %
Accidents de sports d'hiver	1'659	1'373	20.8 %
Accidents de travail	974	931	4.6 %
Accidents de la circulation	780	762	2.4 %
Accidents de montagne	671	648	3.5 %
Accidents de sport	392	441	-11.1 %
Accidents d'aviation	122	124	-1.6 %
Accidents d'avalanche	23	34	-32.4 %
Autres causes	711	683	4.1 %
Maladies	4'207	4'049	3.9 %

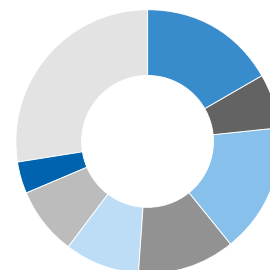
Urgences médicales à l'étranger

	2017	2016	+/-
Total	2'571	2'510	2.4 %
Conseil médical	1'322	1'287	2.7 %
Rapatriement	1'249	1'223	2.1 %

Rapatriements

	2017	2016	+/-
Total	1'249	1'223	2.1 %
Avion-ambulance de la Rega	901	869	3.7 %
Vol de ligne, accompagné	130	161	-19.4 %
Vol de ligne, non accompagné	218	193	13.0 %

Patients transportés/accompagnés en avion



	2017	2016	+/-
Total	1'031	1'030	0.1 %
Blessures aux extrémités	174		
Traumatismes cranio-cérébraux	69		
Autres lésions	163		
Affections cardio-vasculaires	122		
Accidents vasculaires cérébraux	95		
Affections gastro-intestinales	85		
Tumeurs malignes	42		
Autres maladies	281		

par l'un des treize médecins-conseils de la Rega. Le médecin de garde et le chef d'opération décident ensemble de la nécessité d'un transport et, le cas échéant, de l'organisation de celui-ci. Les médecins-conseils de la Rega, à l'instar des chefs d'opération, assurent un piquet 24h/24.

En 2017, nos médecins-conseils ont appuyé au total 2'571 patients (+2.4 %) – sept par jour en moyenne, – affectés par un problème médical à l'étranger. Dans la plupart des cas, ils assurent un suivi des patients par téléphone pendant plusieurs jours ou plus. Dans 1'249 cas, l'analyse médicale de la Rega a conduit à un rapatriement en avion-ambulance ou en avion de ligne.

Certaines compagnies d'assurance demandent aux médecins de la Rega de donner leur avis sur la situation médicale aiguë d'assurés malades ou victimes d'un accident à l'étranger, même si cela ne concerne pas une

donatrice ou un donateur de la Rega. La Rega émet alors des recommandations et la compagnie d'assurance décide si un rapatriement doit être organisé et sous quelle forme.

Fluctuations du nombre d'interventions et de patients

Le total des interventions ne coïncide pas avec celui des patients, car il arrive que plusieurs personnes soient transportées en même temps ou, au contraire, qu'un vol s'effectue sans patient, par exemple dans le cas d'un vol de recherche infructueux. Globalement, le nombre de missions hélicoptérées reflète les conditions météorologiques et le comportement de la population suisse et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse. Il est donc soumis à des fluctuations naturelles. En 2017, ce phénomène a été particulièrement marqué durant les mois de février et d'octobre,

qui ont bénéficié d'un ensoleillement supérieur à la moyenne. Les hélicoptères ont par conséquent été appelés à voler souvent au secours de sportifs accidentés en février, ce qui se reflète dans l'augmentation du nombre d'interventions ce mois-là (+25.7 %) par rapport à l'année précédente. En octobre 2017 également, mois le plus ensoleillé depuis le début des mesures selon Météo Suisse, les interventions en période de vacances scolaires ont augmenté de 25.7 % par rapport à 2016.

Evolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2017, les recettes de la Rega ont atteint 158.8 millions de francs pour des coûts d'exploitation de 157.7 millions de francs, soit un résultat annuel positif de 1.1 million de francs. Le financement de la Rega repose essentiellement sur deux piliers :

63% du budget provient des donatrices et donateurs via les contributions et les dons ; les 37% restants correspondent à la part des frais d'intervention couverte par les tiers payants. Durant l'année écoulée, la Rega a avant tout investi dans le renouvellement de la flotte et dans de grands projets informatiques. Conformément à ses objectifs stratégiques, la Rega est auto-financée à près de 100% et assume ses investissements sans recourir à des fonds de tiers.

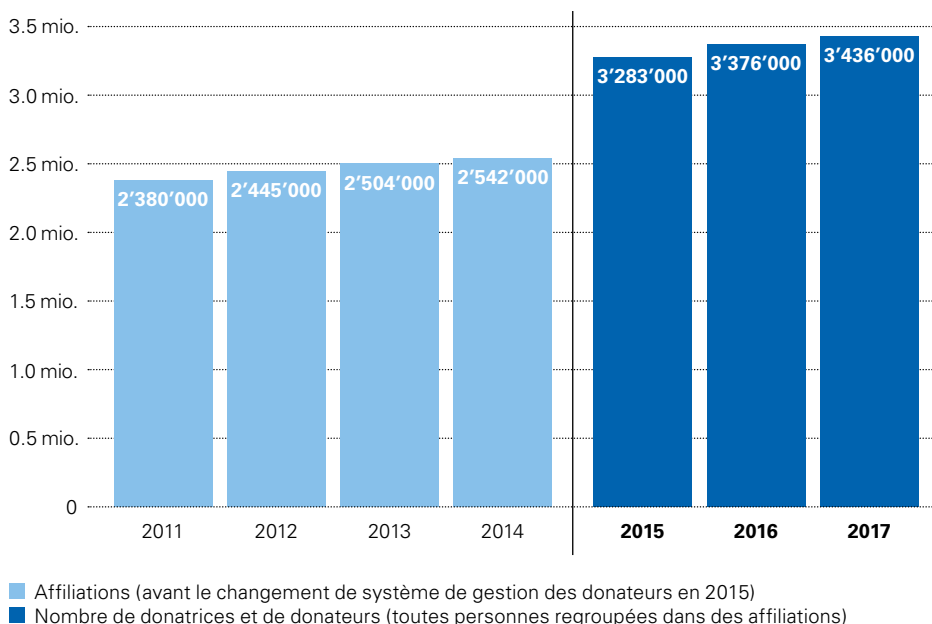
Evolution réjouissante du nombre de donateurs

Grâce au soutien de ses donatrices et donateurs, la Rega est en mesure d'apporter une assistance médicale aérienne sur l'ensemble du territoire suisse sans aucune subvention de l'Etat. Leurs contributions et dons, – un montant de 101.1 millions de francs (+4.7 %) en 2017, – ont couvert plus de 63 % des coûts. Leur nombre également a continué d'augmenter en 2017 : au 31 décembre de l'année dernière, le système de gestion de la Rega recensait 3.436 millions de donatrices et donateurs. Quelque 60'000 nouvelles affiliations sont venues s'ajouter, ce qui correspond à une augmentation de 1.8 % par rapport à 2016. Conformément à ses dispositions relatives aux donateurs, la Rega peut, pour les remercier de leur contribution, décharger entièrement ou en partie ses donateurs des frais d'intervention lorsqu'aucune assurance n'est tenue de les prendre en charge.

Renouvellement de la flotte d'hélicoptères de plaine

Les préparatifs pour l'introduction du nouvel hélicoptère de type Airbus Helicopters H145 ont tourné à plein régime l'an dernier. Il s'agissait de définir les ultimes détails de l'équipement de la cabine et de planifier et finaliser la formation des instructeurs de vol et des pilotes de la Rega. Les mécaniciens sur hélicoptères de la Rega ont également dû suivre en 2017 un cours de plusieurs semaines auprès du constructeur Airbus Helicopters afin d'acquies les connaissances et obtenir les

Evolution du nombre de donateurs jusqu'en 2017



licences requises pour assurer la maintenance des H145.

Les deux premiers des six nouveaux aéronefs destinés aux bases de plaine prendront leur service à l'automne 2018, tandis que les quatre derniers suivront en 2019. Dotés d'un système d'avionique de pointe, les H145 remplaceront les EC 145 acquis en 2003.

Nouveaux hélicoptères de sauvetage toute météo AW169-FIPS

L'acquisition de trois hélicoptères de sauvetage toute météo de type AW169-FIPS suit son cours ; ils rejoindront la flotte de la Rega en 2021. Le contrat portant sur l'acquisition de trois AW169-FIPS a été signé par la Rega avec le constructeur d'hélicoptères Leonardo à fin 2015. Pourvus d'un système de dégivrage, ces aéronefs pourront être mobilisés également en conditions givrantes, un atout crucial pour assurer un sauvetage aérien par tous les temps. Les AW169-FIPS sont actuellement en cours de développement : premiers hélicoptères de leur catégorie de poids à afficher une masse au décollage inférieur ou égal à cinq tonnes, ils seront dotés d'un système « Full Ice Protection System » (FIPS) qui permettra à la

Rega d'élargir à l'avenir ses possibilités d'intervention.

Aménagement intérieur du nouvel avion-ambulance Challenger 650

L'aménagement intérieur du nouvel avion-ambulance Challenger 650 a été finalisé l'an dernier à Peterborough, au Canada, en étroite coordination avec l'équipe de projet de la Rega. Au cours du second semestre, deux autres avions de ce type ont été acheminés « à vide » de Montréal à Peterborough pour l'aménagement par étapes de leur habitacle. Le premier des trois nouveaux aéronefs construits par Bombardier rejoint la flotte de la Rega en avril 2018 (voir page 6). Les deux autres suivront en cours d'année. Le renouvellement de la flotte d'avions-ambulance sera ainsi achevé dans le respect des délais et des coûts prévus.

Obtention d'une autorisation exceptionnelle pour la Rega

La Rega a fait un pas décisif vers la réalisation de sa vision « sauver par tous les temps » : le 23 décembre 2017, elle a obtenu une autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) lui permettant d'utiliser 24h/24 des points

de jonction importants du Low Flight Network (LFN). La Rega utilisait déjà divers itinéraires de vol du LFN, par exemple lors d'approches IFR (vol aux instruments) sur les aérodromes militaires d'Emmen et de Meiringen ou l'Hôpital de l'Île à Berne. Elle a pu accomplir ces missions avec succès, mais la journée uniquement, et pendant les heures de fonctionnement des infrastructures en question. Elle bénéficie désormais d'une autorisation d'approche IFR en dehors des heures d'ouverture. En outre, ses hélicoptères peuvent emprunter l'itinéraire de vol nord-sud au-dessus du Gothard, même durant l'interdiction des vols de nuit.

Données météo actualisées en temps réel: le réseau de la Rega

Des données météo actualisées en temps réel constituent un préalable important au vol aux instruments. Or de telles données étaient rarement disponibles aux emplacements importants – par exemple près des hôpitaux – pour la Rega. En 2014, la Rega a donc décidé de prendre les choses en main : dans le cadre du projet d'envergure « Thor », elle a aménagé un réseau de stations météo et webcams et fait équiper les stations météo existantes de capteurs supplémentaires afin de recueillir des données relatives à la visibilité, au type de précipitation ou à l'altitude du plafond nuageux. Ce vaste projet a été mené à terme à l'automne 2017 dans le respect du calendrier et des coûts prévus. Aujourd'hui, les pilotes hélicoptère utilisent les données météo de la Rega actualisées en temps réel grâce à un ensemble de 60 stations météo et webcams, nouvelles ou perfectionnées, installées dans toute la Suisse.

Mise en service de nouveaux hélicoptères d'hôpitaux

Afin de renforcer la sécurité des patients et des équipages, la Rega s'investit dans toute la Suisse en faveur d'une modernisation des hélicoptères d'hôpitaux. Elle conseille et soutient les institutions conduisant de tels projets et participe partiellement aux coûts. En 2017, cinq hélicoptères ont ainsi pu être mis en service, autant de projets dans lesquels

la Rega s'est fortement impliquée : les hôpitaux d'Interlaken, Frutigen, Winterthur, Nyon et Thusis disposent désormais d'hélicoptères modernes répondant aux plus hautes exigences en termes de dimensions, de charge maximale, d'éclairage et d'autres facteurs relevant et actuels de sécurité.

Nouveaux équipements médicaux

La Rega s'attache à améliorer constamment la prise en charge médicale de ses patients. En 2017, elle a ainsi équipé tous ses hélicoptères et avions-ambulance de vidéo-laryngoscopes. Le secteur hospitalier recourt depuis un certain temps déjà à ces appareils d'imagerie médicale permettant de visualiser les voies respiratoires lors d'une intubation. Jusqu'alors, ils ne convenaient toutefois pas aux missions en extérieur ; en cas de forte luminosité, la lisibilité de l'écran était mauvaise. Les équipages de la Rega disposent désormais d'un modèle de vidéo-laryngoscope perfectionné mobile et robuste, qui facilitera la procédure d'intubation et renforcera encore la sécurité du patient.

La Rega a en outre mis au point une nouvelle civière en collaboration avec un partenaire externe. Le transport en hélicoptère de patients souffrant d'obésité était jusqu'alors impossible, la civière classique était trop étroite et prévue pour des patients d'un poids maximal de 150 kilos. Notamment plus large et plus longue, la nouvelle civière, constituée d'une structure légère en aluminium, est conçue et certifiée pour assurer le transport de patients pouvant peser jusqu'à 400 kilos. La Rega dispose de deux civières de ce type ; elles équipent les bases de Zurich et Berne. La plupart des interventions en faveur de patients souffrant d'obésité concernent des transferts d'un hôpital régional à un centre hospitalier.

Ce nouvel équipement a fait ses preuves en novembre dernier en permettant à l'équipage de la base Rega de Zurich de mener avec succès une intervention de médecine intensive en faveur d'un patient souffrant d'obésité relié à une machine cœur-poumon mobile (ECMO). Une première mondiale.

Participation à des projets de recherche

En plus de développer de nouveaux moyens d'intervention, la Rega est aussi un partenaire de recherche fiable dans le domaine de la médecine d'urgence préclinique : deux études réalisées en 2017 avec l'Hôpital universitaire de Zurich, Schutz & Rettung Zurich, ainsi que les Hôpitaux cantonaux de Lucerne et de Saint-Gall, ont été validées et publiées en février 2018 par « Anesthesia & Analgesia » et « Anaesthesia », deux publications scientifiques internationales de référence. Ces deux études ont démontré que l'administration d'acide tranexamique le plus rapidement possible après un accident a un effet stabilisateur sur la coagulation du sang d'une personne grièvement blessée. En collaboration avec ses partenaires de recherche, la Rega a contribué à démontrer scientifiquement l'efficacité de cette nouvelle approche thérapeutique. La Rega a contribué avec ses partenaires de recherche à démontrer scientifiquement l'efficacité de ce nouveau traitement.

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, Bäch, 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, Bäch, 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., Greppen, 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), jusqu'en 2017

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

Philipp Perren, Dr en droit, 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

Stefan Eng, représentant des Forces aériennes suisses

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

Renato Belloli, représentant des compagnies d'hélicoptères

Organe de révision

KPMG SA, Zurich

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

au 1^{er} janvier 2018



Gouvernance et compliance

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

Elle se doit d'assurer à tous les niveaux une gestion exemplaire de son organisation, dans le respect des principes de bonne gouvernance. Les principes fondamentaux suivants sont appliqués au sein des organisations d'utilité publique : séparation des pouvoirs, responsabilité, efficacité, transparence, tout comme sauvegarde des intérêts des membres et des 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 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 à hauteur de 25 % 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 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 19 février 2018, sans contestation aucune.

La Rega en 2017

9 février: l'application d'urgence gratuite de la Rega a été téléchargée plus de 1,3 million de fois depuis son lancement en 2011 – elle a prouvé plus d'un millier de fois son efficacité en mission. Lorsque l'alerte est lancée, les coordonnées géographiques de la personne en détresse sont directement transmises à la Rega, un gain de temps précieux en cas d'urgence médicale. L'application est disponible pour les systèmes d'exploitation iOS, Android et désormais Windows également.

7 mars: Ernst Kohler, CEO de la Rega, inaugure le nouvel hélicoptère de l'hôpital d'Interlaken. Soucieuse d'améliorer encore la sécurité de ses patients et équipages, la Rega apporte ses conseils et son expertise, mais aussi une contribution financière à la modernisation des hélicoptères hospitaliers de Suisse. Outre l'hôpital d'Interlaken, ceux de Frutigen (BE), Nyon (VD) et Thusis (GR) ont été dotés en 2017 de nouveaux hélicoptères réalisés avec le soutien de la Rega.

1er juin: progrès médical en miniature – la Rega équipe ses hélicoptères et avions-ambulance de vidéo-laryngoscopes novateurs permettant la visualisation des voies respiratoires assistée par l'imagerie. Les équipages Rega disposent ainsi d'un appareil qui, après avoir fait ses preuves en milieu hospitalier, a été perfectionné pour pouvoir être utilisé à bord et sur le terrain. Lors des missions de sauvetage, l'image affichée à l'écran est bien visible, même en plein soleil ou sur un glacier.

23 août: les hélicoptères de la Rega interviennent non seulement en cas d'urgence médicale, mais aussi lors d'incendies ou de catastrophes naturelles. Par exemple à Bondo (GR), dans le val Bregaglia, lorsque des glissements de terrain, des éboulements et d'importantes coulées de boue engloutissent une partie du village. Plusieurs habitants doivent être évacués par l'équipage engadinois de la Rega, et des spécialistes sont héliportés de nuit à proximité des zones à risque.

30 août: avec la mise en service de ses dernières webcams au Lago di Lucendro (col du Saint-Gothard), la Rega achève un vaste projet engagé il y a plusieurs années sous le nom de « Thor ». Une soixantaine de stations et caméras météo installées partout en Suisse fournissent à ses pilotes d'hélicoptères des données actualisées en temps réel, directement dans le cockpit. Ces informations précises sont nécessaires au vol aux instruments (IFR) – et indispensables à un sauvetage aérien indépendant de la météo.

2 septembre: preuve de l'immense intérêt suscité par la base zurichoise de Dübendorf, plus de 12'000 fans de tout âge affluent à la journée portes ouvertes organisée par la Rega. L'occasion d'observer de près l'hélicoptère de sauvetage EC 145 ainsi que les équipements médicaux de « Rega 1 », nom de code de la plus ancienne base d'intervention de la Rega.

18 septembre: la Rega lance un appel à la population afin d'identifier les obstacles de faible hauteur entravant la navigation aérienne. Les câbles et autres fils déployés à moins de 25 mètres de haut ne sont en effet pas obligatoirement signalés à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et ne figurent donc sur aucune carte. Pour les pilotes d'hélicoptères, ils représentent pourtant un grand danger, car ils peuvent endommager les aéronefs, voire provoquer leur chute. La Rega a entrepris de répertorier les obstacles de ce type dans sa propre base de données.

23 décembre: la Rega est autorisée par l'OFAC à utiliser 24h/24 des points de jonction du Low Flight Network, un réseau d'itinéraires IFR fondé sur la navigation par satellite. Les aéroports militaires d'Emmen et de Meiringen ainsi que l'héliport de l'Hôpital de l'Île, à Berne, figurent parmi les places d'atterrissage concernées. Pour la Rega, il s'agit là d'un nouveau pas vers la concrétisation de sa vision : « sauver par tous les temps ».



9 février



7 mars



30 août



2 septembre



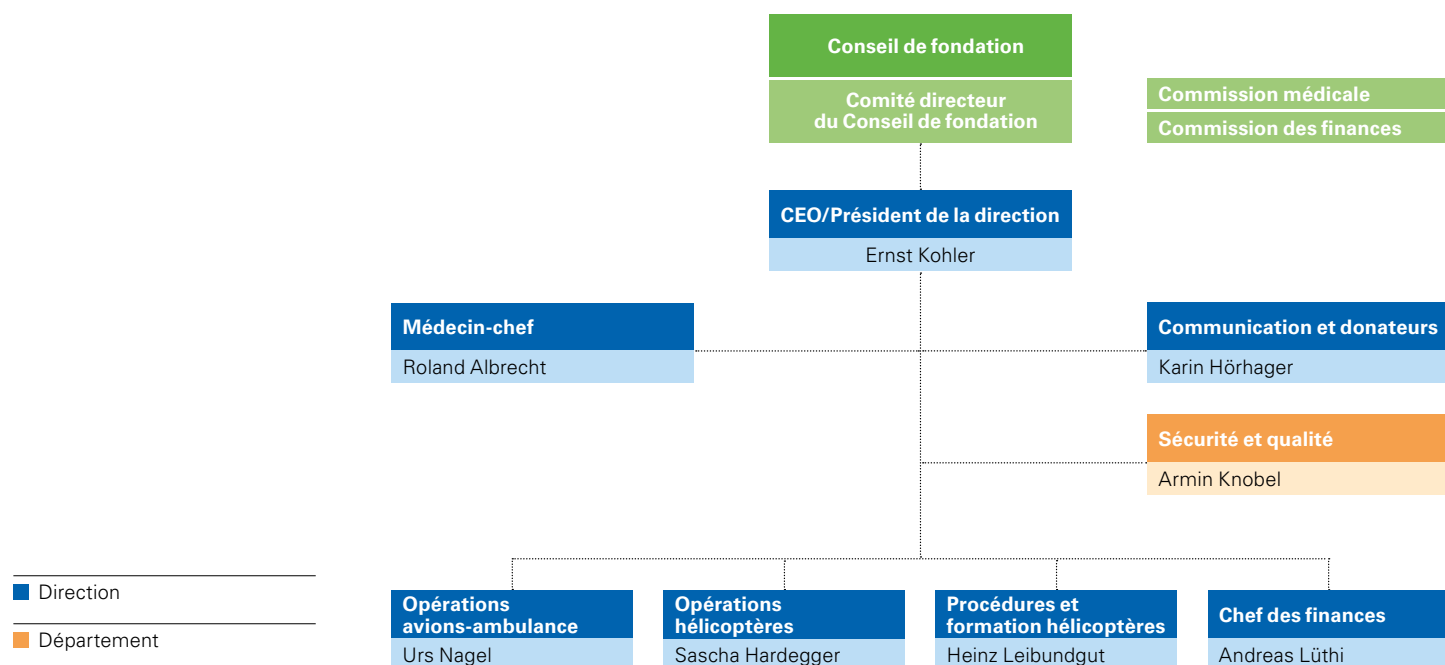
18 septembre



23 décembre

Direction

Organigramme au 1^{er} janvier 2018



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



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 énumérées ci-contre, effectuées ou organisées par elle-même. Et ceci lorsque les assurances ou tout autre tiers ne sont pas tenus de les prendre en charge, ne remboursent pas ou seulement partiellement les coûts de la mission. Dans tous les cas, les services d'assistance fournis par la Rega et la réduction des coûts qu'elle consent ne sont soumis à aucune obligation légale. 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. Afin d'offrir la marge de manoeuvre nécessaire à la réalisation de l'intervention, la donatrice ou le donateur autorise en cas de besoin la Rega à transmettre ses données personnelles et médicales aux acteurs directement concernés (partenaire d'intervention, médecin, assurances, etc.) en Suisse et à l'étranger.

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

Via Aeroporto 15
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
Harald Schreiber

Edition française
Cadence Conseils, Lausanne

Photos
Emanuel Ammon
Olivier Born
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Thomas Lüthi
Remo Nägeli
Adrian Schindler
Archives photos de la Rega/Divers

Production
tutto fatto, Zurich

Graphisme
Schenker visuelle Kommunikation, Zurich

Prépresse
Sota media GmbH, Wallisellen

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 2018. 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

