





HB-JWA

Flega



Sommaire

Rega 2020

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

Rapport annuel 2019

Activités 2019	28 – 31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34 – 35
La Rega en 2019	36
Direction	37



« La Rega a besoin de personnes courageuses pour innover »



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

L'année 2019 l'a une fois de plus confirmé, les prestations de la Rega sont très demandées. La Garde aérienne suisse de sauvetage demeure un acteur incontournable du système de santé suisse : l'an passé, la Rega est venue en aide à plus de 11'000 patientes et patients. Elle a organisé près de 17'000 interventions. La population soutient « sa » Rega, comme en témoigne le nombre de donatrices et donateurs, à nouveau en nette hausse avec près de 70'000 nouvelles affiliations. Cette popularité jamais démentie réjouit toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de la Rega – elle va également de pair avec une grande responsabilité et des attentes élevées.

L'une des missions essentielles de la Rega est d'améliorer sans relâche le sauvetage aérien en Suisse et de faire en sorte que, dans 20 ans, elle soit encore en mesure de porter secours à des personnes en détresse avec la fiabilité et le professionnalisme qui la caractérisent. Nous agissons en conséquence : ces dernières années, nous avons par exemple investi plus de 300 millions de CHF dans un service de sauvetage indépendant des conditions météorologiques, dans des aéronefs et des infrastructures à la pointe de la technologie ainsi que dans la formation de nos équipes et la collaboration avec nos partenaires d'intervention.

Nous en sommes convaincus, stagner, c'est déjà régresser. Les progrès rapides de la technique doivent bénéficier à nos patients. Afin que des solutions innovantes voient le jour, les bonnes idées et la seule volonté ne suffisent toutefois pas. Cela demande de la persévérance, des compétences et, surtout, beaucoup de travail. C'est le cas pour la Rega, mais aussi pour les partenaires avec lesquels elle collabore étroitement dans le cadre de projets d'envergure. La Rega a besoin de personnes courageuses pour innover et poursuivre une vision.

Ces efforts portent leurs fruits, comme nous avons à nouveau pu le constater l'an passé, lorsque nous avons présenté au grand public le drone Rega : une innovation à l'échelle mondiale, développée conjointement avec divers partenaires. Le premier hélicoptère de sauvetage indépendant des conditions météorologiques AW169-FIPS en est un autre exemple, développé en collaboration avec le fabricant italien Leonardo (voir page 6).

Mais quelle que soit la fascination pour les technologies de pointe, l'humain reste – et restera toujours – au cœur de notre action. L'innovation ne doit pas être un but en soi. La seule question qui compte est : vient-elle en aide aux personnes en détresse ? Car, au final, notre organisation est jugée sur ses résultats, soit sur l'efficacité de ses interventions en faveur des patients.

L'engagement de la Rega est rendu possible uniquement grâce à ses plus de 3,5 millions de donatrices et donateurs. Nous tenons à leur exprimer toute notre gratitude. Ce formidable soutien représente une invitation à continuer sur le chemin que nous nous sommes tracé – au service de nos patientes et patients et de l'ensemble de la population suisse.

Michael Hobmeier
Président du Conseil de fondation

Ernst Kohler
CEO/Président de la direction

Davantage de place, davantage de possibilités

Dès 2021, trois hélicoptères de sauvetage « toute météo » de type AW169-FIPS renforceront la flotte de la Rega. Pendant que les ingénieurs du fabricant Leonardo travaillent sans répit à développer et tester le système de dégivrage le plus léger au monde (voir page 8), une équipe de projet interdisciplinaire de la Rega élabore de nouvelles solutions pour ce qui sera la cabine d'hélicoptère la plus spacieuse de l'histoire de l'organisation.

À chaque investissement dans un nouvel aéronef, la Rega saisit l'occasion d'améliorer la cabine et l'aménagement intérieur de sa flotte – à la lumière de son expérience acquise au cours de milliers d'interventions, mais aussi en fonction des dernières innovations technologiques. Ses deux précédentes acquisitions ont porté sur des modèles d'hélicoptères qu'elle exploitait déjà. L'espace disponible à bord était donc comparable et la Rega a ainsi pu pleinement tirer profit de son expérience. Il n'en va pas de même pour le dernier fleuron de la flotte, l'hélicoptère AW169-FIPS : la nouvelle cabine, nettement plus grande que toutes les précédentes, ouvre des possibilités entièrement nouvelles.

Un maximum de flexibilité

Voilà près de deux ans qu'une équipe interdisciplinaire de médecins, sauveteurs professionnels, pilotes et ingénieurs de la Rega travaille, avec l'aide de la société suisse Aerolite, sur l'agencement de la cabine et de son équipement médical. Le but consiste à optimiser l'espace et donc la prise en charge des patientes et patients. L'équipe de projet a commencé ses travaux de recherche

et de planification devant une page blanche, avec toutefois un mot d'ordre : la flexibilité de l'agencement.

Apprendre des autres

Dans le cadre de son étude, l'équipe de projet de la Rega a d'abord rendu visite, en Italie et en Suède, à deux organisations de sauvetage aérien utilisant un hélicoptère AW169. S'ils ont ainsi appris comment la cabine de l'aéronef pouvait être agencée et comment leurs homologues exploitaient celle-ci en intervention, il leur est aussi apparu que les exigences de la Rega étaient davantage diversifiées. En effet, cette dernière entend utiliser l'AW169-FIPS aussi bien pour des interventions primaires (prise en charge médicale sur le lieu de l'intervention et transport jusqu'à un hôpital) en terrain de montagne ou en zone urbaine que pour des interventions secondaires (transferts inter-hospitaliers) en faveur de malades dépendant de soins intensifs. Depuis le début, la priorité a donc été de maximiser la flexibilité de l'agencement de la cabine, sans toutefois perdre de vue un autre impératif : les équipages des différentes bases doivent pouvoir passer d'une configuration à une autre sans devoir faire appel à un mécanicien ni même utiliser d'outils – et cela en un minimum de temps.

À chaque intervention sa configuration

Des groupes de travail ont ensuite permis de définir une configuration standard et sept configurations spéciales, chacune correspondant à une disposition précise de la couchette du patient et des sièges de l'équipage. Une configuration spécifique existe ainsi pour les transports de malades en

soins intensifs, lors desquels d'autres professionnels accompagnent l'équipage Rega à bord : par exemple, deux membres du service de néonatalogie d'un centre hospitalier pour les nouveau-nés placés en incubateur de transport, ou encore une équipe de chirurgiens cardiaques pour les patients reliés à une machine cœur-poumon mobile (ECMO). Une autre configuration prévoit onze sièges passagers pour des évacuations en cas de catastrophe.

Des tests dans un modèle en bois

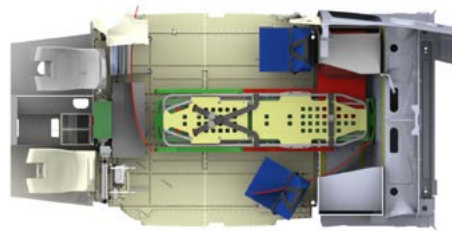
Les simulations informatiques et les modélisations 3D permettent certes de visualiser les différentes configurations et solutions, mais pas de tester les processus opérationnels. Afin que la Rega puisse se rendre compte de l'espace disponible et de la praticabilité des solutions définies pour l'emplacement des équipements, Aerolite a construit un prototype en bois de la cabine de l'AW169 (voir photo à droite). Désormais, les membres du groupe de projet peuvent par exemple s'assurer que les écrans des appareils médicaux sont disposés de manière à être bien lisibles et que les équipements importants et les médicaments sont facilement accessibles. Il est même possible de tester l'embarquement de la couchette dans différentes configurations.

Un cadre sécurisé

L'espace supplémentaire disponible dans la nouvelle cabine sera notamment un atout pour le transport de patients dans un état critique. En effet, la prise en charge pourra être effectuée simultanément des deux côtés, le médecin et le sauveteur disposant chacun de leur siège, à gauche et à droite du patient. Même lorsque les conditions sont déli-

Configurations possibles

La couchette est orientée dans le sens de la longueur de la cabine, la tête vers l'avant. Le médecin est assis à la gauche du patient, sur un siège légèrement désaxé. Un second siège, de l'autre côté de la couchette, permet si nécessaire au sauveteur professionnel – habituellement installé à gauche dans le cockpit – de venir l'assister dans la prise en charge du patient.





Comment optimiser la prise en charge médicale des patients ? Un médecin et un sauveteur professionnel de la Rega testent l'une des configurations dans le prototype en bois.

cates, par exemple par mauvais temps ou en terrain accidenté, la cabine est assez spacieuse pour que l'équipage puisse prendre en charge le patient dans un cadre sécurisé et inchangé tout au long du trajet jusqu'à l'hôpital.

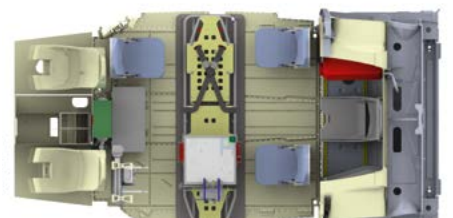
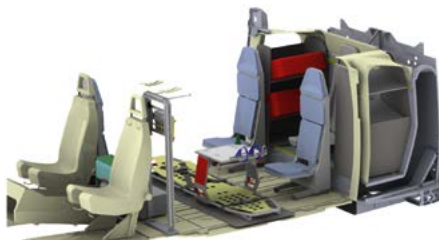
Accumuler de l'expérience opérationnelle

La production du premier aéronef démarrera en juin 2020. D'ici à

la livraison, prévue pour l'été 2021, Aerolite et le fabricant d'hélicoptères Leonardo vont s'attacher à finaliser la cabine conformément aux exigences de la Rega. Ainsi, avec les solutions d'agencement intérieur élaborées par le groupe de projet, le futur aéronef de la Garde aérienne suisse de sauvetage, appelé à élargir son champ d'action grâce à l'introduction d'un système de dégivrage, ouvrira de surcroît de nou-

velles possibilités en matière de prise en charge des patientes et patients à bord.

Ici, la couchette est disposée perpendiculairement à l'axe de l'aéronef. Ainsi, le patient peut être transféré directement, sans atterrissage intermédiaire, du treuil à l'intérieur de la cabine. Une configuration pensée avant tout pour les missions de recherche et de sauvetage.



L'hélicoptère « toute météo » au banc d'essai



Le futur AW169-FIPS de la Rega est le premier hélicoptère « toute météo » au monde à afficher une masse maximale de moins de cinq tonnes. Afin de recevoir les autorisations nécessaires, il doit passer toute une batterie de tests avant sa livraison – et notamment subir d’innombrables vols d’essai au cœur d’un nuage de glace artificiel.

L'acquisition de l'AW169-FIPS constitue une étape essentielle vers notre objectif d'un sauvetage aérien indépendant des conditions météorologiques. La procédure de vol aux instruments (IFR) permet d'ores et déjà aux équipages d'emprunter des itinéraires prédéfinis en cas de mauvaise visibilité. Elle ne règle toutefois pas le problème des conditions givrantes : en dessous de 4°C à l'intérieur d'un nuage ou dans le brouillard, de la glace peut se déposer sur l'aéronef et perturber très gravement son comportement en vol. Le danger vient du poids supplémentaire ainsi que d'une modification de l'aérodynamisme, mais aussi du gel des instruments de mesure – ils donnent alors des informations erronées, voire

ne fonctionnent plus. La solution consiste en un système de dégivrage tel que le « Full Ice Protection System » (FIPS) du fabricant d'hélicoptères Leonardo. Le FIPS chauffe les parties critiques de l'aéronef, notamment les pales du rotor et la verrière avant, pour y empêcher la formation de givre. En outre, des protections installées au niveau des moteurs empêchent l'aspiration de particules de glace et l'obstruction des entrées d'air. Enfin, des détecteurs préviennent l'équipage lorsque le risque de formation de givre est élevé.

Le premier du genre

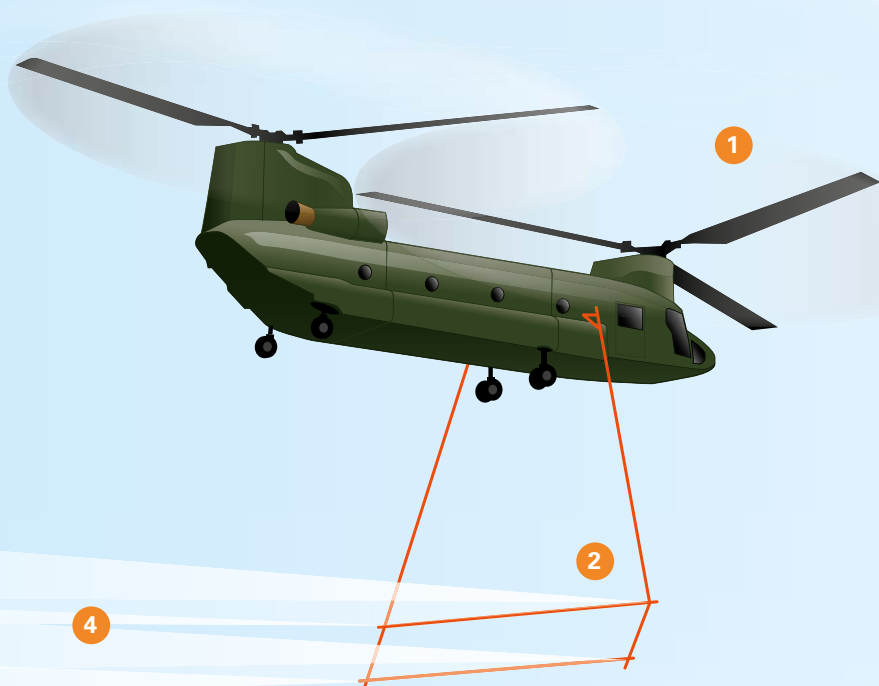
Jusqu'ici, ce type de système équipait des hélicoptères imposants et lourds, inadaptés aux interventions de la Rega, dont les hélicoptères doivent pouvoir se poser sur le toit d'un hôpital ou en zone résidentielle. Ainsi, ces quatre dernières années et sur demande de la Rega, le fabricant d'hélicoptères Leonardo a développé, dans le cadre du projet « Icebird », le premier système de dégivrage au monde destiné à un hélicoptère d'une masse maximale de moins de cinq tonnes.

Procédure d'autorisation en cours

Afin que la Rega puisse utiliser l'AW169-FIPS en conditions givrantes, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) doit donner son autorisation au fabricant. Pour Leonardo, cela implique de satisfaire à l'ensemble des critères du processus de certification prescrit – à l'image d'un constructeur automobile qui a besoin d'une autorisation avant que son nouveau modèle ne soit autorisé à circuler.

Tests en Amérique du Nord

Le processus de certification de l'AW169-FIPS prévoit notamment d'innombrables vols d'essai en conditions givrantes – d'abord artificielles, puis, dans un second temps, réelles. À fin février 2020, Leonardo a mené la première de trois séries de vols d'essai dans la région des Grands Lacs américains. Celle-ci connaît généralement des températures régulièrement basses tout au long de l'hiver : un environnement nécessaire pour pouvoir créer artificiellement des conditions givrantes. Ces vols d'essai au cœur d'un nuage de glace fournissent aux ingénieurs



Vols d'essai dans le nuage de glace artificiel

Pour créer un nuage de glace artificiel, un hélicoptère de type **CH-47 Chinook** ① décolle par des températures négatives. Grâce à un système spécial, **il pulvérise de l'eau** ② environ 40 mètres devant le prototype de l'**AW169-FIPS** ③. Du fait des températures, les fines gouttelettes refroidissent très rapidement, voire se transforment en pluie givrante. L'AW169-FIPS vole à travers ce **nuage de glace généré artificiellement** ④. À son bord, deux pilotes et un ingénieur surveillent à l'aide de divers capteurs dans quelle mesure le système de dégivrage parvient à prévenir la formation de glace sur l'hélicoptère. Les caractéristiques de vol et certains paramètres comme le rendement des moteurs sont également enregistrés. Les occupants d'un **avion accompagnateur** ⑤ évoluant à côté de l'hélicoptère consignent des mesures et scrutent l'aéronef à la recherche d'éléments signalant de la glace en formation. En cas d'urgence, le système de génération du nuage peut être désactivé, et les pilotes d'essai peuvent également descendre à une altitude inférieure.

et aux pilotes d'essai des informations précieuses quant aux performances du système nouvellement mis au point. Les vols tests en conditions réelles auront lieu en hiver 2021. Le projet est suivi de près par trois pilotes de la Rega déjà formés aux spécificités du nouvel aéronef. Si tout se passe comme prévu, Leonardo recevra l'autorisation de l'AESA au printemps 2021. Le premier aéronef, sur lequel d'autres équipages seront dès lors formés, devrait être livré à l'été 2021. Dans la mesure où l'hélicoptère AW169-FIPS relève d'un projet de développement, la dernière ligne droite verra surgir des défis pour lesquels le fabricant et l'équipe de projet devront trouver des solutions. Jusqu'ici, le projet suit son cours, et la Rega table sur une entrée en service du premier hélicoptère « toute météo » de moins de cinq tonnes pour le début de l'année 2022.

L'une des nombreuses pièces du puzzle

D'ici là, la Garde aérienne suisse de sauvetage travaille sans relâche à la réalisation de projets parallèles tout aussi indispensables à la concrétisation

de son objectif de voler indépendamment des conditions météorologiques. L'un d'entre eux est la poursuite du développement du réseau d'itinéraires de vols aux instruments pour relier diverses régions de Suisse entre elles. Or la Rega se heurte ici à des barrières d'ordre administratif. Pour pouvoir rallier des hôpitaux à travers tout le pays 24h/24 et par tous les temps, la Rega a besoin des autorisations correspondantes de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Malheureusement, la procédure s'avère laborieuse et la progression est lente. La Rega persiste malgré tout à œuvrer pas à pas à la concrétisation de sa vision d'un sauve-

tage aérien indépendant des conditions météorologiques, mue par la conviction que ses efforts bénéficieront à la population suisse.

Deux sites pour le nouvel hélicoptère Rega AW169-FIPS

L'un des trois AW169-FIPS sera affecté à la base de Wilderswil (EBBO). Celle-ci disposera donc à l'avenir de deux hélicoptères de sauvetage pour ses missions. Un deuxième AW169-FIPS remplacera le Da Vinci actuellement utilisé sur la base de Locarno (EBTI). Enfin, le troisième servira à la formation ou permettra de remplacer les hélicoptères en cours de maintenance. Outre l'emplacement géographique des bases, l'infrastructure disponible a elle aussi joué un rôle décisif dans le choix de ces affectations, lesquelles seront réexaminées à la lumière des expériences acquises en intervention durant la première phase d'exploitation.

La technologie au service de la Rega

Pour apporter une assistance aérienne médicale professionnelle 24h/24, la Rega a besoin de personnel spécialisé et d'aéronefs de pointe ainsi que de solutions technologiques fiables dans les domaines de l'information et de la communication.

Comment tirer parti en toute sécurité des technologies de pointe pour secourir encore davantage de personnes en détresse et continuer d'améliorer la prise en charge des patientes et patients ? Cette question anime la Rega depuis ses origines. Les exploits réalisés hier par les pionniers de la Garde aérienne suisse de sauvetage – par exemple le premier sauvetage direct sur la face nord de l'Eiger à l'aide d'un treuil, ou la première utilisation civile de dispositifs de vision nocturne – étaient tangibles et faciles à appréhender. Aujourd'hui, bon nombre d'évolutions qui ouvrent de nouvelles possibilités aux équipages Rega et les aident à accomplir leurs missions ne sautent pas forcément aux yeux. En effet, elles reposent sur les technologies de l'information, moins visibles mais des plus modernes. C'est le cas de la procédure de vol aux instruments assistée par satellite, qui, en cas de mauvaise visibilité, permet aux hélicoptères de suivre des itinéraires prédéfinis grâce à des données numériques. Les technologies de l'information sont omniprésentes à la Rega : du cockpit des hélicoptères de sauvetage et des avions-ambulance à l'administration, en passant par la prise en charge des patientes et patients, la centrale d'intervention ou encore le hangar. Voici quelques exemples de l'utilité de ces technologies dans les tâches réalisées par le personnel de la Rega.

Outils numériques dans le hangar

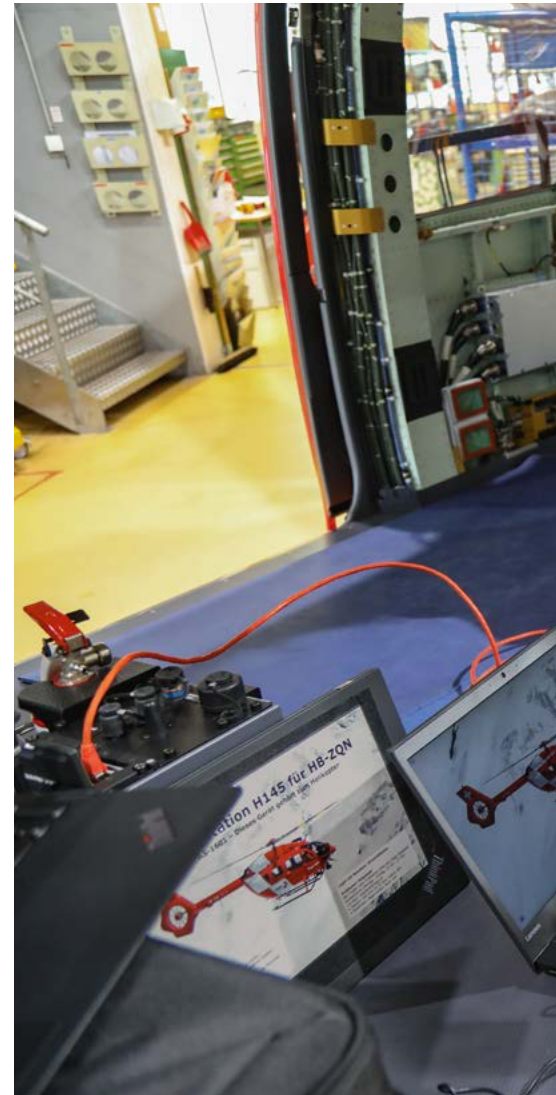
L'automatisation et la digitalisation des processus aident les mécaniciens du hangar Rega dans leur travail et contribuent à réduire au maximum le temps d'immobilisation de la flotte. Ils améliorent de surcroît l'efficacité et la sûreté des opérations de maintenance et de réparation. Cette évolution est analogue à celle observée dans

le métier de garagiste automobile. Il y a quinze ans, les garagistes résolvait encore de nombreux problèmes à la main, munis d'une simple clé à molette et de leur savoir-faire ; aujourd'hui, avec les voitures modernes, leur premier réflexe est d'établir un diagnostic au moyen d'une clé USB et d'un ordinateur portable qui livre une analyse des données et des erreurs. Une procédure similaire s'applique au nouvel hélicoptère H145 de la Rega : à la fin de la journée, le pilote insère la carte mémoire de l'aéronef dans un ordinateur qui en lit le contenu et l'enregistre sur un serveur. Ces données numériques disponibles automatiquement renseignent sur l'« état de santé » actuel de l'hélicoptère : usure du matériel, maintenance requise, ou nécessité de changer une pale de rotor, par exemple.

À l'avenir, les hélicoptères de la Rega se connecteront en outre automatiquement, dès leur entrée dans le hangar d'une des douze bases d'intervention, au réseau WLAN de la Rega. Cela permettra de mettre à jour automatiquement le système de navigation du cockpit avec les dernières informations relatives aux obstacles à la circulation aérienne, qui représentent un danger important pour les équipages. À l'heure actuelle, cette opération se fait encore manuellement. Cette automatisation permettra non seulement de libérer du temps pour d'autres tâches, mais aussi de renforcer la sécurité, puisque l'équipage disposera automatiquement de données à jour.

Le « cœur » de la Rega

La centrale d'intervention de la Rega exploite toute une constellation de systèmes et de solutions informatiques ; elle tire aussi parti des possibilités offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Les chefs de opération qui œuvrent dans le « cœur » de la Rega traitent les appels d'urgence 24h/24 et coordonnent chaque année quelque 17'000 missions en Suisse et à l'étranger. L'application Rega, grâce à laquelle les utilisateurs peuvent donner l'alarme par voie électronique, a déjà fait ses preuves lors de milliers de missions



ces neuf dernières années. En cas d'urgence, elle permet de gagner de précieuses minutes : la position de la personne est directement transmise au système de gestion des interventions de la centrale et affichée sur une carte numérique.

Coordination des missions héliportées

Globalement, la coordination des interventions héliportées de la Rega à l'échelle nationale pose des exigences différentes que celle des secours terrestres. Une fois mobilisée, une ambulance fonctionne de manière quasiment autonome et opère la plupart du temps dans des régions ou cantons clairement



Digitalisation de la maintenance au hangar : un contrôle de fonctionnement est réalisé sur l'ordinateur de maintenance à bord de l'hélicoptère de sauvetage H145.

définis. En revanche, le sauvetage aérien ne connaît pas de frontières cantonales, mais agit au niveau supra-régional. En cours de mission, les équipages hélicoptère sont guidés et informés en continu par la centrale d'intervention. De nuit, en particulier, les chef-fe-s d'opération contribuent ainsi à accroître la sécurité des vols en fournissant à l'équipage des renseignements sur le trafic aérien ou les dernières données en provenance des stations météorologiques de la Rega.

Système de gestion des interventions

L'an dernier, les systèmes de gestion des interventions et de communi-

cation de la centrale hélicoptères ont été modernisés : désormais, grâce à l'intégration dans la solution standard d'éléments développés spécifiquement pour la Rega, les chef-fe-s d'opération sont encore mieux soutenus dans leurs tâches exigeantes. Ils peuvent ainsi visualiser rapidement et simplement sur des cartes numériques diverses informations utiles telles que lieux-dits, sentiers pédestres, terrains d'atterrissage pour parapentes ou encore pistes de VTT. Le motif de la mission ainsi que les coordonnées du lieu d'intervention et des personnes de contact sont transmis directement au cockpit par un simple clic de souris. Par ailleurs, le nouveau système de communication permet aux

chef-fe-s d'opération de réécouter de façon simple et intuitive des extraits de la conversation avec la personne ayant donné l'alerte – notamment pour s'assurer qu'ils ont compris toutes les informations correctement. Le réseau radio national de la Rega, au moyen duquel les équipages peuvent être contactés directement en tout temps, est en outre parfaitement intégré au système de communication. La prise en charge médicale rapide des patientes et patients passe par une étroite collaboration avec les divers partenaires d'intervention comme, par exemple, les centrales cantonales d'appels sanitaires urgents. Aujourd'hui déjà, la Rega prête une attention particulière aux interfaces qui relient entre eux les différents systèmes de gestion des interventions, dans le but de favoriser à l'avenir une collaboration encore plus étroite au service des patientes et des patients. Si la Rega investit régulièrement dans les nouvelles technologies, notamment en matière de gestion des alertes et des interventions, c'est qu'elle est convaincue que ces investissements se traduisent par une amélioration directe de l'assistance médicale aérienne.

Des applications à l'usage des médecins

Des solutions digitales sont déployées non seulement à la centrale, mais aussi sur les lieux d'intervention. Les médecins de la Rega recourent à des applications mobiles dans le cadre de la prise en charge des patients. Au besoin, ils peuvent ainsi vérifier la posologie de certains médicaments, par exemple dans les soins aux bébés. Une autre application destinée aux médecins Rega fait actuellement l'objet de tests poussés en vue d'un lancement en 2020 : le rapport électronique du patient. Les informations jusqu'ici notées à la main – situation sur place, soins prodigués par l'équipage Rega – pourront dorénavant être saisies numériquement à l'aide d'une interface ergonomique optimale. Avantage : les données électroniques sont immédiatement accessibles et bien lisibles, ce qui est particulièrement utile à la pour-

suite du traitement à l'hôpital, ainsi qu'à la facturation ou à l'archivage.

Élargissement du champ d'intervention

Si la plupart des solutions digitales utilisées par la Rega servent à optimiser les systèmes existants, à simplifier les processus et à améliorer la sécurité, certaines lui permettent en outre d'élargir son champ d'intervention et de secourir encore plus de personnes en détresse. Grâce aux derniers progrès dans les technologies d'information et de communication de pointe, la Rega peut réaliser, pas à pas, sa vision d'un sauvetage aérien indépendant de la météo. L'approche assistée par satellite d'un hélicoptère hospitalier est possible uniquement grâce au calcul par ordinateur d'un itinéraire de vol aux instruments et à des instruments de navigation redondants de haute précision, capables de situer en tout temps l'hélicoptère dans un espace tridimensionnel.

Une application développée spécialement pour la Rega permet aux pilotes de consulter les dernières données météorologiques essentielles pour le vol aux instruments. Altitude du risque de givre, épaisseur de la couverture nuageuse, visibilité à l'hôpital de destination : qu'ils se trouvent à la base ou en mission, les pilotes ont accès en permanence aux informations nécessaires à une préparation efficace de la mission et à un vol en toute sécurité. Les technologies de l'information jouent également un rôle majeur dans le développement du drone Rega, qui sera utilisé à l'avenir pour la recherche de personnes disparues, blessées ou malades.

Des exigences maximales

Si les progrès technologiques rapides offrent de nombreux avantages et possibilités, la transition digitale n'en représente pas moins un défi de taille. De même que la Rega attache la plus haute importance à la sécurité de ses aéronefs et exige un maximum de son matériel et de son personnel, elle doit aussi évaluer et tester sous un angle critique les nouvelles solutions

technologiques avant leur déploiement. Son champ d'activité, qui combine médecine et aéronautique, ne laisse en effet aucune place à l'erreur et est strictement réglementé. Les ressources essentielles au développement et à la mise en place de nouvelles solutions et de nouveaux systèmes dans l'environnement Rega sont dès lors considérables. Il revient aux douze spécialistes du service informatique de la Rega de trouver des solutions raisonnables et adéquates, qui satisfont aux exigences extrêmement élevées en termes de sécurité et de disponibilité sans pour autant nécessiter un investissement excessif.

L'humain toujours au premier plan

Toutes les avancées et innovations technologiques mises en œuvre à la Rega ont un point commun : elles ne servent ni à suivre simplement une tendance ni à remettre en question des processus éprouvés. Au contraire, elles doivent avoir un impact positif sur la prise en charge des patientes et des patients. « Fournir [au patient] toute l'aide dont il a besoin exige de savoir combiner la meilleure formation du personnel avec le meilleur équipement matériel pour obtenir la plus haute des performances » : le temps a passé, mais cette déclaration du Dr Rudolf Bucher, fondateur de la Rega, n'a rien perdu de sa pertinence à l'heure où les outils numériques viennent compléter les ressources à disposition des équipages. Certes, la numérisation continue de gagner en importance à la Rega, mais elle ne relègue pas pour autant l'humain au second plan. Au contraire : ce n'est qu'en collaborant avec les équipages, les mécaniciens ou les chef-fe-s d'opération que les spécialistes informatiques peuvent faire en sorte que l'innovation contribue au bon déroulement des missions – et que les personnes en détresse soient secourues de façon encore plus rapide et fiable.

De l'ère analogique ...



... à l'ère digitale



Il y a 30 ans, lorsqu'un chef d'opération de la Rega recevait un appel d'urgence, il prenait des notes sur une feuille de papier et, sur la base des informations recueillies, déterminait la zone d'intervention sur une carte de la région. Pendant ce temps, un second chef d'opération traçait sur une carte à grande échelle l'itinéraire de vol de l'hélicoptère de sauvetage mobilisé. Aujourd'hui, les appels d'urgence sont traités et enregistrés de façon sécurisée par téléphone ou via l'application Rega. La localisation se fait au moyen de données géographiques exhaustives.

Prévoir l'imprévisible

Une fois que les médecins-conseils de la Rega se sont prononcés en faveur d'un rapatriement à bord d'un avion-ambulance, la coordination des opérations peut démarrer : en peu de temps, l'équipe des opérations avions-ambulance doit définir, en étroite collaboration, l'aéroport de destination, l'itinéraire, l'équipage, et le déroulement détaillé de la mission. La standardisation des processus, le sens affirmé de l'organisation de tous les intervenants et leur flexibilité permettent d'aboutir à une solution optimale pour chaque patient.

En cas de problème médical à l'étranger, la Rega peut être contactée 24h/24 au numéro d'alarme +41 333 333 333. Les chef-fe-s d'opération réceptionnent les appels et prennent les mesures qui s'imposent. Le médecin-conseil de la Rega juge de la pertinence d'un rapatriement après avoir pris connaissance du diagnostic établi par le médecin sur place et s'être entretenu avec le patient, ses proches et le médecin de famille. En concertation avec la centrale d'intervention, il définit alors le jour et les modalités du rapatriement en Suisse. Les patientes et patients gravement malades ou blessés sont en général transportés à bord de l'un des trois avions-ambulance de la Rega. Les préparatifs de la mission peuvent démarrer dès que la décision d'un rapatriement par voie aérienne a été prise. Les exemples suivants illustrent toute la complexité d'une telle mission et les compétences dont les membres du personnel Rega doivent faire preuve pour relever ensemble le défi.

Au plus près du patient

Les avions-ambulance de la Rega ne desservent pas systématiquement les mêmes destinations selon un horaire prédéfini, mais ils atterrissent à l'aéroport le plus proche du patient à rapatrier. Chaque année, les équipages de la Rega rallient près de 400 aéroports à travers le monde, dont de nombreux aérodromes militaires ou de petite taille. À titre de comparaison, la compagnie aérienne Swiss en dessert une centaine.

L'organisation des missions mobilise d'autant plus de ressources que les destinations sont à chaque fois différentes : avant chaque mission, les horaires d'exploitation et d'ouverture de l'aérodrome de destination sont clairement définis, tout comme la disponibilité des douanes, la procédure de vérification des passeports ainsi que les possibilités de ravitaillement, de façon à prévenir tout retard une fois la patiente ou le patient à bord. Pour mener à bien ces tâches, le personnel de la centrale d'intervention Rega bénéficie de son propre logiciel : une fois la localisation du patient saisie, une carte indique l'aérodrome le plus proche accessible aux avions-ambulance. Le système centralise en outre les commentaires laissés par les équipages Rega lors de missions précédentes, de même que les publications officielles, les cartes d'approche et les contacts des différents aéroports. Aujourd'hui, la

base de donnée répertorie quelque 10'000 aérodromes, et la Rega dispose des coordonnées d'environ 1'800 agents d'assistance en escale (handling agents) ; ils s'occupent des démarches administratives et douanières pour ses avions-ambulance sur les aéroports étrangers.

À chaque mission son itinéraire

Dès que la destination est connue, le répartiteur (dispatcher) établit l'itinéraire de vol optimal en fonction des conditions et des prévisions météorologiques. En cas de mission longue distance, il prévoit des escales de ravitaillement – en tenant toujours compte du temps limité à disposition. Il s'assure en particulier que quelqu'un sera là pour acheminer le kérosène par camion-citerne jusqu'à l'avion-ambulance lorsque l'escale a lieu dans un aérodrome de petite taille. Il arrive parfois que la note de carburant puisse

Chaque année, les équipages de la Rega rallient près de 400 aéroports à travers le monde.



uniquement être réglée en espèces, auquel cas l'équipage emporte à bord de l'argent liquide.

Une autorisation par pays

Une autorisation de survol est requise pour chaque pays situé sur l'itinéraire. Si les compagnies commerciales obtiennent des autorisations annuelles comparables à des cartes multicourses pour leurs liaisons aériennes, ce n'est pas le cas de la Rega : pour les missions hors Europe, les chef-fe-s d'opération doivent demander des autorisations de survol à chacun des pays traversés, lesquels imposent leurs propres consignes, formulaires et processus – une gageure, vu les contraintes de temps. Aussi peut-il arriver qu'un avion-ambulance décolle de Zurich pour le Japon alors que l'autorisation de survol de l'Inde, par exemple, est encore en

suspens. Si la centrale d'intervention obtient celle-ci avant que l'avion ne pénètre l'espace aérien concerné, le vol peut se dérouler comme prévu. Sinon, le dispatcher se rabat sur un autre itinéraire, certes plus long, mais qui permet lui aussi de rallier la destination.

Équipages sur appel

Outre la planification des vols, le personnel de la centrale d'intervention prend également en charge l'affectation des équipages Rega aux différentes missions. Étant donné que la durée d'une intervention varie fortement suivant la destination et que plusieurs missions peuvent avoir lieu en même temps, la Rega applique six schémas différents de veille et de disponibilité aux membres d'équipage prévus dans les plans de service. Dans le cadre du service de piquet le plus exigeant,

l'équipage doit pouvoir rallier dans l'heure le Centre Rega de l'aéroport de Zurich. Les plans de service sont établis chaque mois et sont soumis, comme ceux des compagnies aériennes commerciales, à diverses prescriptions relatives au temps de travail et au repos. Pour les missions de longue durée, deux équipages de cockpit opérationnels sont à prévoir, de façon à respecter les périodes de repos imposées. Chaque jour, en moyenne onze pilotes d'avion-ambulance, six médecins et cinq infirmier-ère-s en soins intensifs sont prêts à intervenir. Les chef-fe-s d'opération et les duty officers veillent à ce que les équipages de garde puissent effectuer un maximum de missions au cours de leur temps de service. Cette tâche de coordination est délicate et requiert beaucoup d'expérience et de souplesse de la part de tous les inter-

Equipes de missions avions-ambulance



Dans l'avion-ambulance

Les médecins d'avion-ambulance assument la responsabilité médicale pendant le rapatriement.

Les infirmiers en soins intensifs veillent avec le médecin à la qualité des soins et préparent le matériel médical avant chaque mission.

Les pilotes d'avion-ambulance exécutent le vol dans les meilleures conditions de sécurité possibles et prennent les décisions opérationnelles et aéronautiques.



À la centrale d'intervention

Les chefs d'opération réceptionnent les appels passés au numéro d'alarme international de la Rega et organisent les rapatriements à bord d'avions-ambulance Rega ou d'avions de ligne.

Les médecins-conseils évaluent la situation avec les médecins sur place et, en fonction du diagnostic, décident de la pertinence et des modalités d'un rapatriement.

Les dispatchers planifient les itinéraires de vol et les escales éventuelles.

Les opérateurs au sol concluent des contrats avec les handling agents ; ceux-ci s'occupent des formalités douanières pour la Rega sur les aérodromes étrangers.

Le personnel administratif fait en sorte que les équipages Rega disposent des visas, vaccins et documents requis pour leurs missions dans le monde entier.



Dans le hangar

Les mécaniciens avion et les spécialistes planifient et effectuent les contrôles et réparations nécessaires sur les trois avions-ambulance Rega, dont ils assurent ainsi la disponibilité opérationnelle.

Les logisticiens veillent à l'approvisionnement constant des avions-ambulance en matériel médical et en médicaments ainsi qu'à la maintenance des appareils médicaux.

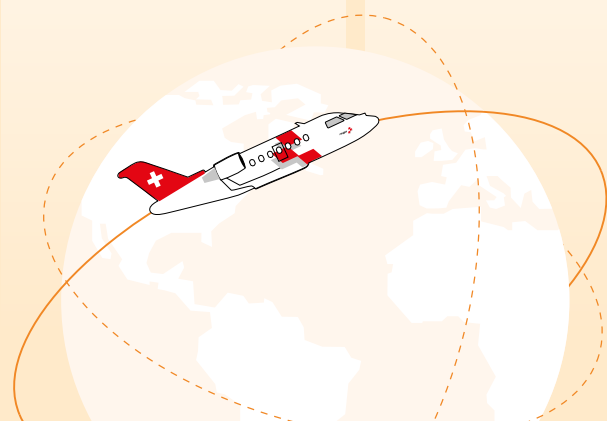


Pour la sécurité

Les instructeurs de vol et les experts organisent des formations et des contrôles réguliers pour les équipages.

Les flight safety officers planifient et mettent en œuvre des mesures destinées à accroître encore davantage la sécurité en vol.

Les security officers assurent une veille politique mondiale et fournissent à la centrale d'intervention des conseils de sécurité en lien avec les missions à venir.



venants, car chacun peut être sujet à des changements de dernière minute.

Collaboration étroite entre la maintenance et les opérations

À quoi bon planifier une mission de A à Z – déroulement, itinéraire, équipage – si, au moment du départ, l'avion-ambulance est cloué au sol en raison d'un problème technique ? Dans l'atelier de maintenance de la Rega, six spécialistes exécutent dans les règles le programme de maintenance du constructeur Bombardier, lequel spécifie par exemple les contrôles à effectuer sur les Challenger 650 après un certain nombre d'atterrissages ou d'heures de vol. La disponibilité opérationnelle élevée des avions-ambulance Rega ne peut être maintenue que si les chefs d'opération et les mécaniciens préparent les travaux de main-

tenance en étroite concertation. Tous les contrôles ne sont pas pour autant prévisibles : de petites vérifications ou réparations peuvent aussi s'imposer au terme d'une seule mission. Les spécialistes doivent faire preuve d'une grande disponibilité pour que l'aéronef soit à nouveau opérationnel au plus vite.

Plus de 50 ans d'expérience

Les modalités actuelles d'organisation des missions internationales de la Rega sont le fruit de plus de 50 ans d'expérience dans le rapatriement de patientes et patients depuis les quatre coins du monde. La planification des missions a gagné en complexité dans un contexte de réglementation croissante des domaines aéronautique et médical. Si la Rega peut réaliser de nouveaux défis et intervenir toujours au bon endroit et au bon moment, c'est grâce aux

compétences, à l'expérience et à la flexibilité du personnel chargé des missions avions-ambulance. Il conçoit en effet des solutions optimales et sur mesure pour le millier de patientes et patients que la Rega rapatrie chaque année à la suite d'un problème médical à l'étranger, établissant ainsi un pont aérien vers la Suisse.

Briefing à une heure du décollage : la cheffe d'opération et l'équipage passent en revue les détails de la mission à venir.



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. Les avions-ambulance et les hélicoptères de sauvetage de la Rega effectuent 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 3,552 millions de donatrices et de donateurs, elle bénéficie d'un large soutien de la population suisse. Indépendante sur le plan politique, elle assume une mission de service public sans aucune subvention de l'État. La Rega fait partie intégrante du dispositif de prise en charge médicale de base en Suisse et, de par son activité, contribue à la sécurité et à la qualité de l'espace économique et touristique du pays.

Chiffres clés 2019

Nombre d'interventions organisées	16'782
Interventions hélicoptère	12'257
Interventions avion	1'382
Autres ¹	3'143
Contributions des donateurs et dons (en mio. de CHF)	107.2
Nombre de donateurs (en mio.)	3.552
Nombre de collaborateurs ²	382
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	167
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	173
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	-6.1
Total du bilan (en mio. de CHF)	579

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. La base partenaire de Genève et la base d'entraînement de Granges (SO) viennent compléter ce réseau.

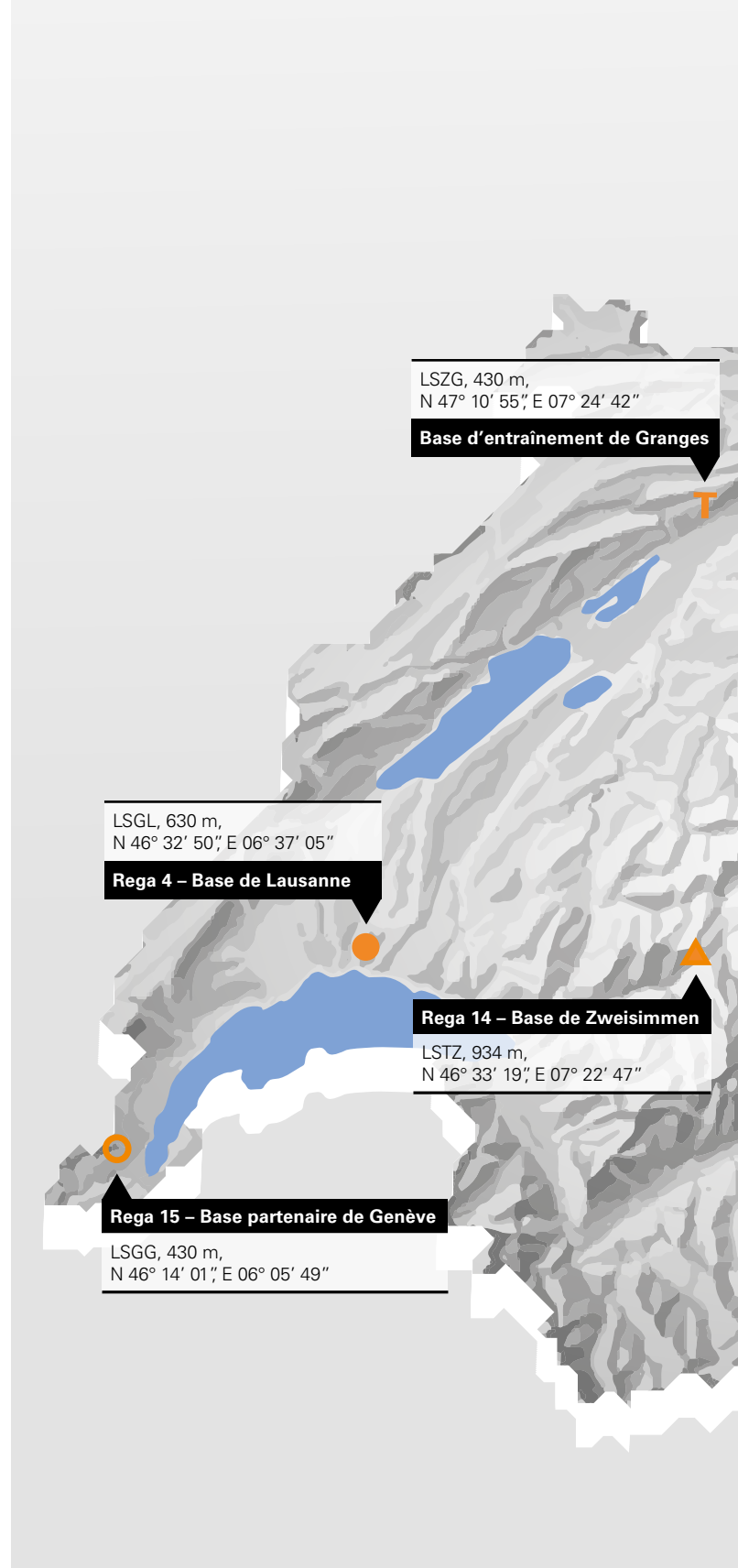
Sur les bases Rega, l'équipage est composé d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin. Ces professionnels se tiennent prêts afin d'apporter par les airs l'assistance la plus rapide possible aux personnes en détresse.

Le Centre Rega

Le siège de la Rega se trouve à l'aéroport de Zurich avec un accès direct aux pistes de décollage et d'atterrissage. 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. À 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 du Centre Rega coordonne environ 17'000 missions chaque année. 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 H145

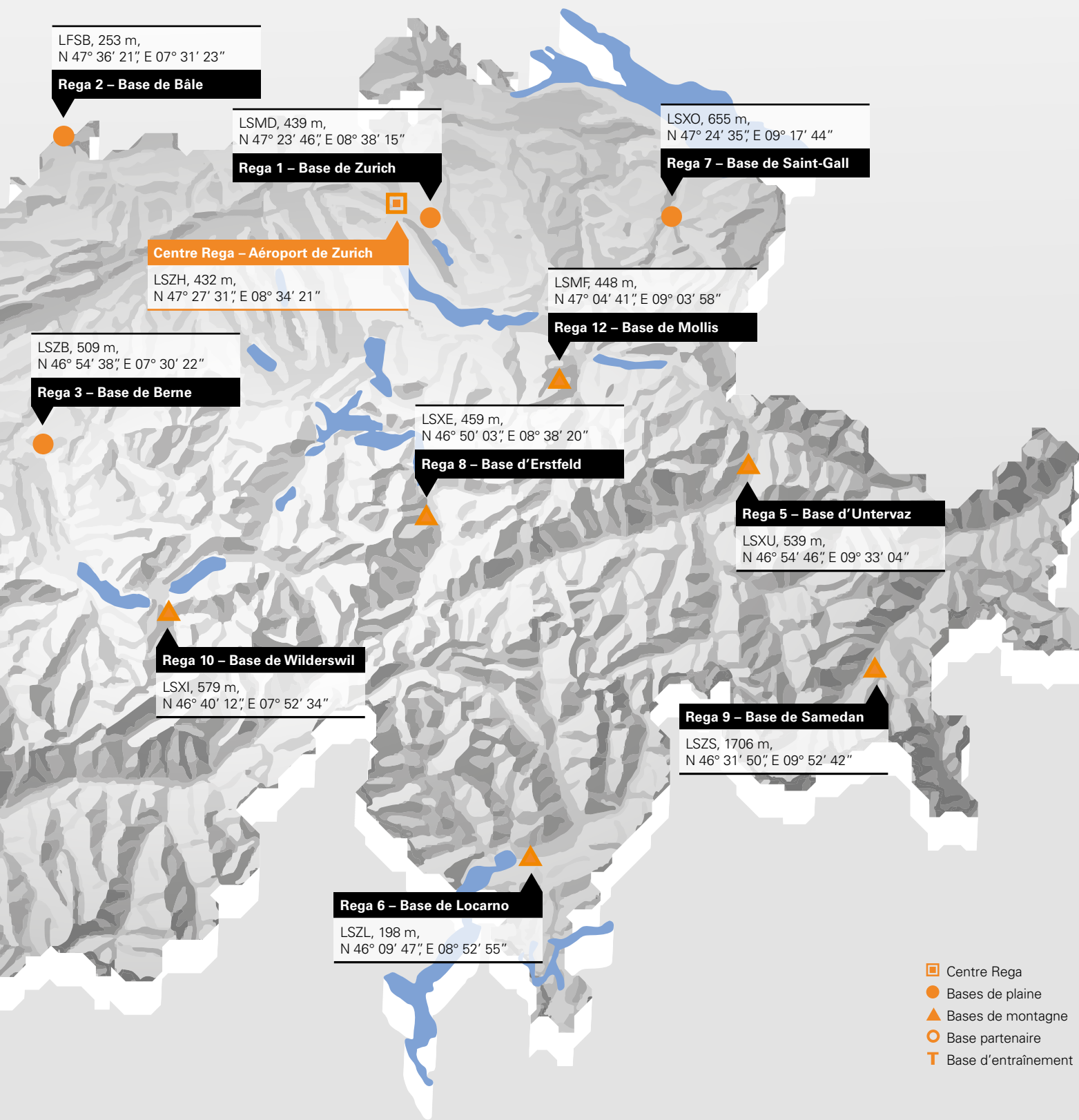
Nombre d'hélicoptères:	7
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	11 m
Longueur hors tout:	13,64 m
Hauteur:	3,95 m
2 turbines, puissance au décollage:	Arriel 2E, 2 x 894 CV
Vitesse de croisière:	230 km/h
Treuil de sauvetage:	Câble de 90 m, 270 kg

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 hors tout:	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 hors tout:	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



Bombardier Challenger 650

Nombre d'avions:	3
Capacité de transport de patients:	4 couchés
Envergure:	19,61 m
Longueur hors tout:	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 18 aéronefs de type AgustaWestland Da Vinci et Airbus Helicopters H145 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. 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.

Interventions hélicoptère, primaires et secondaires, en 2019 (Total 9'822 patientes et patients)

1'750

Accidents de sports d'hiver

704 Accidents de montagne

1'126 Accidents de travail

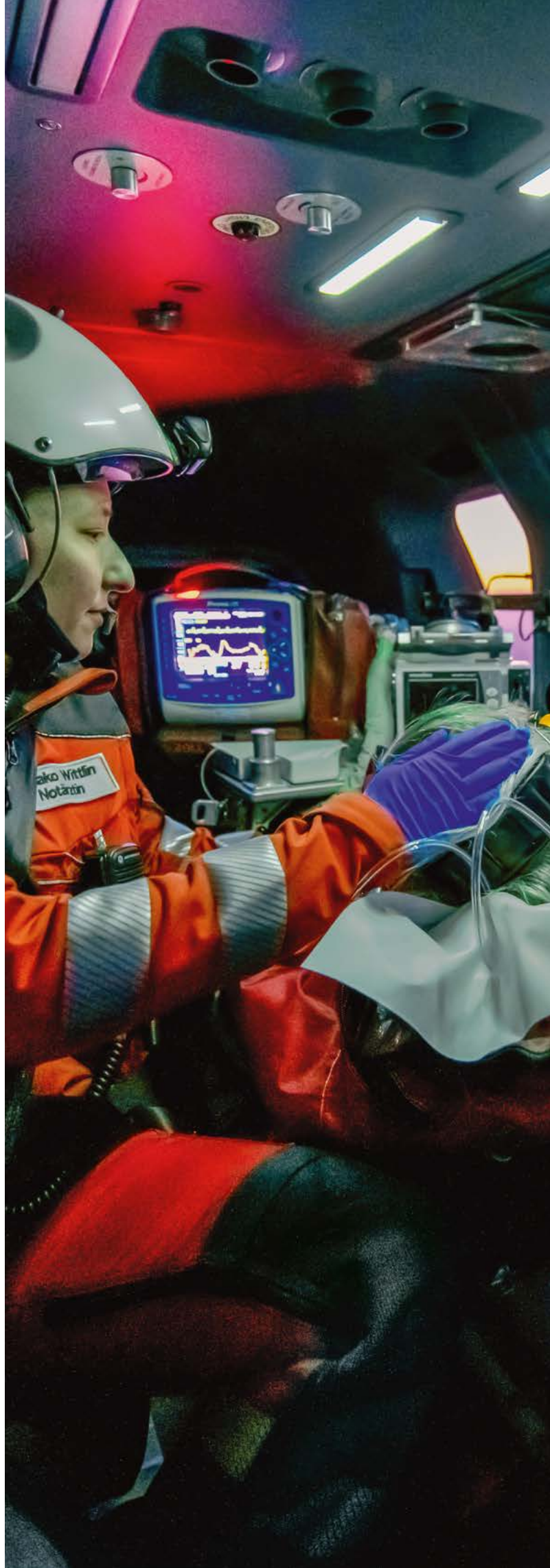
862 Accidents de la circulation

1'284

Autres

4'096

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-e médecin et un-e infirmier-ère en soins intensifs – 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 sont minutieusement préparées par des 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 opérationnel et médical des équipages, et offrent une contribution à la couverture des coûts.

Urgences médicales à l'étranger en 2019 (Total 2'515 patientes et patients)

1'345

Patients rapatriés en avions-ambulance ou avions de ligne

1'170

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'État, qui l'ont maintenue à flot. Depuis, les donatrices et donateurs prennent en charge ce « déficit ». Leurs contributions et les dons couvrent environ 60 % du budget global, soit plus de la moitié. La part restante est pour l'essentiel financée par les caisses-maladie ou les assurances (accident, voyage), qui s'acquittent des frais d'intervention.

Ce système unique au monde a fait ses preuves. Il laisse à la Rega une indépendance et une marge de manœuvre importantes. Au final, il lui permet de donner la priorité au bien-être des patientes et patients.

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.

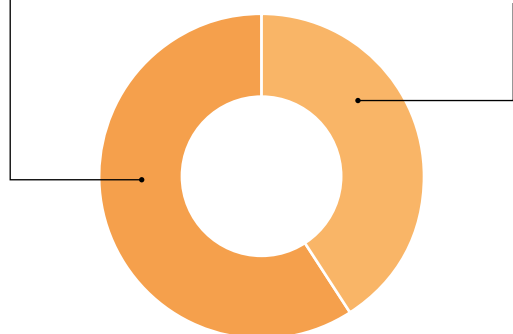
La couverture des frais de la Rega en 2019

CHF 107.2 mio. (59%)

Cotisations des donateurs et dons

CHF 74.8 mio. (41%)

Tiers payants et autres recettes





Un immense merci à nos 3'552'000
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** À 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 États-Unis** Après un accident d'avion dans une gorge inaccessible du Grand Canyon, des pionniers de la Garde aérienne suisse de sauvetage dégagent les corps sans vie de 128 passagers.



> 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 de la Rega dans l'ère des hélicoptères biturbines.




> 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.



> 1984 **L'avion-ambulance long-courrier** Le Challenger CL-600 HB-VFW est équipé pour embarquer plusieurs patients sur des vols long-courriers. À Genève, il est baptisé « Fritz Bühler ».



> 1987 **Dispositif de vision nocturne à bord des hélicoptères** La Rega est la première organisation civile de sauvetage au monde à équiper tous ses hélicoptères d'un dispositif de vision nocturne, rendant plus sûres les missions de nuit.



> 1987 **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>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>La Rega commande trois hélicoptères toute météo AW 169-FIPS auprès de Leonardo (autrefois Agusta-Westland). Dotés d'un système de dégivrage, ils seront opérationnels dès 2021.</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>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>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>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>2004</p> 	<p>Tsunami dans le Sud-Est asiatique La Rega est mobilisée. Dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'œuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient au total 60 patients.</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>
<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>2018</p> 	<p>Trois nouveaux avions-ambulance La Rega rapatrie des patients du monde entier à bord de ses nouveaux Challenger 650 du constructeur Bombardier. Ils remplacent les trois CL-604, aéronefs en service depuis 2002.</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>2018</p> 	<p>Nouvelle génération d'hélicoptères Successeurs performants de la flotte d'EC 145, laquelle a transporté plus de 60'000 patients, les deux premiers H145 d'Airbus Helicopters opèrent depuis les bases de Berne et de Bâle.</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>2019</p> 	<p>Le drone de la Rega, conçu pour la recherche de personnes en détresse, est présenté pour la première fois au public. Il élargira le champ d'intervention de la Rega dès 2020.</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>2019</p> 	<p>Plus de 3,5 millions de donatrices et donateurs soutiennent la Rega. En remerciement symbolique pour leur confiance, la Rega a invité sa 3,5 millionième donatrice à jeter un œil dans les coulisses du sauvetage aérien.</p>





Rapport annuel 2019

Activités 2019	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2019	36
Direction	37

Activités 2019

La Rega a connu une année 2019 intensive : sa centrale d'intervention a organisé 16'782 missions (-2.0%), soit une toutes les 30 minutes. C'est le deuxième chiffre le plus élevé jamais enregistré après celui de l'exercice 2018. Les équipages de la Rega ont transporté au total 11'167 patientes et patients (-3.6%) à bord de leurs hélicoptères de sauvetage et de leurs avions-ambulance. Cela correspond en une moyenne à 31 personnes par jour.

Hélicoptères

Le nombre d'interventions des hélicoptères a légèrement diminué par rapport à l'année précédente (12'257, -2.5%). Les interventions secondaires (2'381, -8.6%) et primaires (7'362, -2.1%) sont également en léger repli. À l'inverse, les interventions de nuit ont enregistré une augmentation modérée (2'352, +0.9%) et ont représenté une mission héliportée sur quatre en 2019.

La centrale de la Rega a aussi organisé 1'254 interventions (-3.6%) en faveur des paysans de montagne (missions « contadino »). Pour le transport de vaches blessées ou mortes, la Rega fait appel à des compagnies d'hélicoptères commerciales.

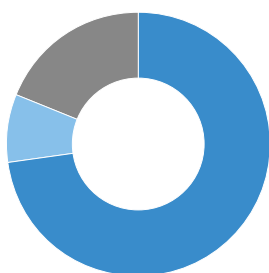
Avions

En 2019, la Rega a rapatrié 1'345 patients de l'étranger, un chiffre comparable à celui de l'année précédente (-0.7%). Ses trois avions-ambulance ont effectué 972 interventions ; elles ont permis de ramener 972 patientes et patients en Suisse (-0.9%). Ils ont ainsi totalisé 4'451 heures de vol, soit un recul de -5.1% par rapport à 2018 (4'690). C'est le nombre d'heures le plus important jamais relevé suite au chiffre enregistré en 2018.

En 2019, le nombre de patients rapatriés par la Rega sur un vol de ligne est pratiquement équivalent à celui de 2018

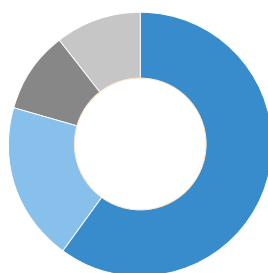
(373, -0.3%). Cette alternative économique et écologique aux transports en avion-ambulance, est retenue lorsque l'état du patient est stable et permet un transport sans conséquences négatives autant pour lui que pour les autres passagers et que le nombre de places disponibles à bord est suffisant. La diminution du nombre de patients (116, -4.9%) rapatriés à bord d'un avion de ligne avec l'assistance d'un-e médecin ou d'un-e infirmier-ère en soins intensifs de la Rega relève de fluctuations naturelles. Parallèlement, le nombre de rapatriements non accompagnés a légèrement augmenté (257, +2.0%) : dans ces cas, la centrale d'intervention de la Rega organise le vol de retour des patients pouvant voyager sans assistance médicale.

Nombre d'interventions



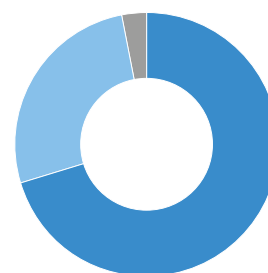
	2019	2018	+/-
Total	16'782	17'124	-2.0%
■ Hélicoptère	12'257	12'573	-2.5%
■ Avion-ambulance/de ligne	1'382	1'371	0.8%
■ Autres ¹	3'143	3'180	-1.2%

Interventions hélicoptère



	2019	2018	+/-
Total	12'257	12'573	-2.5%
dont missions de nuit	2'352	2'332	0.8%
■ Interventions primaires ²	7'362	7'522	-2.1%
■ Interventions secondaires ³	2'381	2'606	-8.6%
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	1'254	1'301	-3.6%
■ Interventions spéciales ⁴	1'260	1'144	10.1%

Interventions avion



	2019	2018	+/-
Total	1'382	1'371	0.8%
■ Avions-ambulance	972	980	-0.8%
■ Avions de ligne	371	369	0.5%
■ Avions affrétés	39	22	77.3%

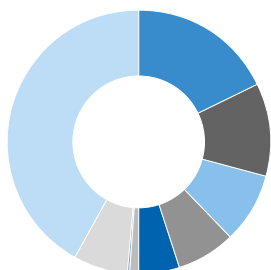
¹ Autres interventions : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

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



	2019	2018	+/-
Total	9'822	10'224	-3.9%
■ Accidents de sports d'hiver	1'750	1'646	6.3%
■ Accidents de travail	1'126	1'137	-1.0%
■ Accidents de la circulation	862	862	0.0%
■ Accidents de montagne	704	821	-14.3%
■ Accidents de sport	498	534	-6.7%
■ Accidents d'aviation	102	137	-25.5%
■ Accidents d'avalanche	38	33	15.2%
■ Autres causes	646	823	-21.5%
■ Maladies	4'096	4'231	-3.2%

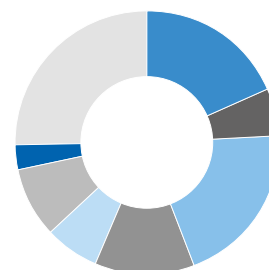
Urgences médicales à l'étranger

	2019	2018	+/-
Total	2'515	2'701	-6.9%
■ Conseil médical	1'170	1'346	-13.1%
■ Rapatriement	1'345	1'355	-0.7%

Rapatriements

	2019	2018	+/-
Total	1'345	1'355	-0.7%
■ Avion-ambulance de la Rega	972	981	-0.9%
■ Vol de ligne, accompagné	116	122	-4.9%
■ Vol de ligne, non accompagné	257	252	2.0%

Patients transportés/accompagnés en avion



	2019	2018	+/-
Total	1'088	1'103	-1.4%
■ Blessures aux extrémités	201		
■ Traumatismes cranio-cérébraux	62		
■ Autres lésions	218		
■ Affections cardio-vasculaires	134		
■ Accidents vasculaires cérébraux	72		
■ Affections gastro-intestinales	94		
■ Tumeurs malignes	33		
■ Autres maladies	274		

Conseil médical via les médecins de la Rega

Chaque rapatriement est précédé d'une analyse médicale approfondie effectuée par un médecin-conseil 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, à l'instar des chefs d'opération, sont disponibles 24 heures sur 24. En 2019, ils ont conseillé au total 2'515 patients (-6.9%) affectés par un problème médical à l'étranger. Dans 1'345 cas, l'analyse médicale de la Rega a conduit à un rapatriement en avion-ambulance ou à bord d'un avion de ligne.

Certaines compagnies d'assurance 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 ces derniers ne sont pas donateurs. La Rega émet alors des recomman-

dations, et la compagnie d'assurance décide de l'opportunité et des modalités d'un rapatriement.

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, comme dans le cas d'un vol de recherche infructueux par un hélicoptère Rega.

Le nombre de missions hélicoptérées est soumis à des variations naturelles et reflète les conditions météorologiques et le comportement de la population suisse et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse. Le nombre de rapatriements et l'activité des avions-ambulance, aussi sujets à des fluctuations naturelles, traduisent les habitudes en matière de voyages à l'étranger de la population suisse.

Évolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2019, les produits d'exploitation de la Rega ont atteint 166.8 millions de francs pour des charges de 172.9 millions de francs, soit un résultat d'exploitation négatif de -6.1 millions de francs. Le résultat annuel se monte à 8.9 millions de CHF.

Le financement de la Rega repose essentiellement sur deux piliers : 59 % du budget provient des donatrices et des donateurs via les affiliations et les dons ; les 41 % restants correspondent à la part des frais d'intervention couverte par les tiers payants. Conformément à ses objectifs stratégiques, la Rega est autofinancée à près de 100 % et assume le coût de ses investissements sans recourir à des fonds de tiers.

La barre des 3.5 millions de donateurs est franchie

Grâce au soutien solidaire de ses donatrices et donateurs, la Rega est en mesure d'apporter une assistance médicale aérienne sur l'ensemble du territoire helvétique sans aucune subvention de l'État. Cet appui permet à la Suisse de disposer d'un sauvetage aérien faisant figure de référence à l'échelle internationale et jouissant d'une grande reconnaissance.

En 2019, la Rega a bénéficié à nouveau d'un soutien accru et s'en réjouit : au 31 décembre, le système de gestion de la Rega recensait 3.552 millions de donateurs, soit près de 70'000 affiliations de plus que l'année précédente, ce qui revient à une augmentation de 2 %. Les donatrices et donateurs, par leurs contributions et dons à la Rega – d'un montant de 107.2 millions de francs (+4.0 %) – ont couvert environ 60 % des coûts.

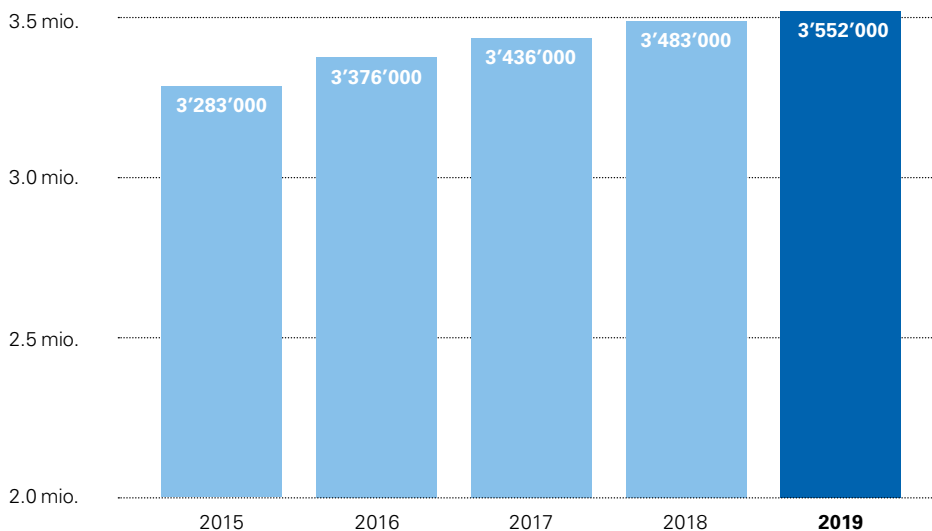
Conformément à ses dispositions relatives aux donateurs, la Rega peut, pour les remercier de leur contribution, les décharger entièrement ou en partie des frais d'intervention lorsqu'aucune assurance n'est tenue de les prendre en charge.

Réseau d'itinéraires de vol IFR en Suisse

Depuis des années, la Rega s'attache à concrétiser un sauvetage aérien indépendant des conditions météorologiques. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et la société de sécurité aérienne Skyguide, elle met en place le Low Flight Network (LFN), un réseau national d'itinéraires de vol aux instruments. Il relie entre eux aéroports, hôpitaux et bases Rega.

En avril 2019, l'Office fédéral de l'aviation civile a délivré les autorisations permettant à la Rega d'effectuer des procédures d'approche aux instruments pour desservir l'Hôpital universitaire de Zurich et l'Hôpital cantonal de Winterthour, y compris en cas de mauvaise visibilité. L'objectif est d'étendre en continu le LFN : d'autres autorisations, comme dans le cas du Centre suisse des paraplégiques de Nottwil, sont cependant en attente.

Évolution du nombre de donatrices et donateurs



Les nouveaux hélicoptères Rega ont prouvé leur efficacité en mission

La mise en service, le 3 juin 2019, de son septième hélicoptère Airbus Helicopters H145, stationné sur la base de Saint-Gall, complète la modernisation de la flotte des bases de plaine de la Rega. L'ensemble des équipages et des mécaniciens ont été formés dans les temps au nouvel aéronef, et les bases équipées du matériel d'intervention et de maintenance adéquat.

L'hélicoptère H145 a démontré son efficacité lors des milliers de missions déjà effectuées pour voler au secours de patientes et patients. La Rega a trouvé un nouveau terrain d'intervention pour ses six hélicoptères de plaine Airbus EC 145 : ils ont décollé mi-novembre en direction du Maroc, où ils intégreront la Gendarmerie royale et continueront d'être déployés dans le cadre des secours aériens.

Mise en service de la nouvelle base d'entraînement à Granges (SO)

Début octobre 2019, après trois mois de construction, la Rega a ouvert sa nouvelle base d'entraînement à l'aérodrome régional de Granges (SO). Ses équipages composés de médecins, de sauveteurs professionnels et de pilotes y seront formés. Un hélicoptère d'entraînement Airbus Helicopters H125

est stationné dans le nouveau hangar. Granges, de par sa situation et l'infrastructure de son aérodrome, se prête parfaitement aux vols de formation et d'entraînement : les équipages peuvent notamment s'y exercer aux procédures d'approche aux instruments IFR.

Le drone de la Rega multiplie les heures de vol

En avril 2019, la Rega a dévoilé son projet de drone pour la première fois au public. Conçu pour les missions de recherche de personnes en détresse et équipé de différents capteurs, dont une caméra thermique, il est capable de survoler en toute autonomie de vastes étendues. À compter de 2020, il est appelé à compléter la flotte de la Rega dans le cadre des missions de recherche de personnes disparues, blessées ou malades, par exemple lorsque la mauvaise visibilité empêche le recours à un hélicoptère.

Actuellement, la Rega perfectionne les composants du système et les teste dans différents environnements. L'équipe qui télécommande le drone, constituée d'un pilote et d'un opérateur, réalise une série d'essais de façon à multiplier les heures de vol et à comprendre les situations dans lesquelles le patient devrait profiter du recours au drone. Depuis fin novembre 2019, le

binôme peut compter sur l'appui d'une station mobile de contrôle au sol : un véhicule à quatre roues motrices à partir duquel l'intervention du drone Rega est pilotée et surveillée.

Nouveau système de gestion des interventions pour les hélicoptères

En 2019, la Rega a modernisé sa centrale d'intervention hélicoptères en se dotant d'un dispositif de gestion des interventions adapté à ses besoins spécifiques. Combiné à un tout nouveau système de communication intégré, il assiste encore plus efficacement les cheffes et chefs d'opération dans la coordination des quelque 12'000 missions hélicoptères annuelles. L'outil de cartographie numérique visualise directement une série d'informations, comme les ressources disponibles ou les lieux qu'un hélicoptère de sauvetage peut rallier dans un temps donné. La carte intègre également une fonction de recherche rapide et facile des adresses importantes. Les coordonnées du lieu d'intervention, le motif de la mission et les personnes de contact pour l'équipage sont ensuite transmis directement au cockpit par un simple clic de souris.

La Rega assiste les urgences dans le canton de Glaris

Depuis le 1^{er} septembre 2019, et dans un premier temps pour une durée d'un an, la Rega engage les médecins tant par les airs qu'au sol dans le canton de Glaris. Ce projet pilote, mis en œuvre en étroite collaboration avec les autorités compétentes et les urgences de l'Hôpital cantonal de Glaris, prévoit le stationnement sur la base de Mollis d'un véhicule utilisé pour conduire le médecin de la Rega sur le lieu d'intervention, par exemple quand l'hélicoptère doit rester au sol à cause de la météo ou qu'une mission à lieu très près de la base et que l'hélicoptère n'offre pas un gain de temps pour le patient.

L'application Rega intègre de nouvelles fonctions

Lorsqu'une personne déclenche une alarme via l'application Rega, ses

coordonnées sont automatiquement transmises à la centrale d'intervention. Cela permet un gain de temps précieux en cas d'urgence. Depuis son lancement il y a neuf ans, l'application a été téléchargée plus de 1.5 million de fois. Aujourd'hui, une alarme sur quatre émise par les particuliers est déclenchée par ce biais. En collaboration avec des spécialistes internes et externes, l'application a été optimisée et enrichie : depuis janvier 2019, en plus de la fonction standard d'alerte, elle intègre une fonction de surveillance lors d'activités en plein air et ses utilisateurs peuvent partager leur position avec la centrale de la Rega ou avec des amis.

La Rega, organisatrice du 5^e colloque sur le sauvetage aérien

Pour la deuxième fois, la Rega a organisé le colloque d'Europe centrale sur le sauvetage aérien, qui s'est tenu le 28 septembre 2019 à Saint-Gall. La manifestation a attiré un nouveau nombre record de participants.

La Rega tient beaucoup aux échanges avec d'autres organisations de sauvetage aérien, médecins, sauveteurs professionnels et spécialistes hospitaliers. À l'initiative de sa direction médicale, un camp d'entraînement de trois jours a été mis sur pied en 2019 en amont du colloque : pour la première fois, des représentants d'Air Zermatt, d'Air-Glacières, du sauvetage aérien allemand ADAC (Allemagne), du service de sauvetage ÖAMTC (Autriche), du sauvetage aérien en Tyrol du Sud et du sauvetage aérien Norsk Luftambulans (Norvège) se sont réunis à Elm (Glaris) pour apprendre les uns des autres.

Les participants des différentes organisations ont suivi plusieurs ateliers, dont un exercice de sauvetage en terrain accidenté : au moyen d'un treuil, le H145 de la Rega les a déposés à tour de rôle auprès d'un patient. Les différences dans les méthodes de travail et les soins médicaux prodigués ont été relevées avant d'être discutées.

Favorisant les échanges entre les organisations de secours de plusieurs pays, cette manifestation annuelle permet un précieux transfert de connaissances avec des partenaires

essentiels intervenant dans le domaine de la médecine préclinique.

Renouvellement des certificats de la CAMTS et de l'IAS

En mai 2019, la Rega s'est vu renouveler son certificat par la Commission sur l'accréditation des systèmes de transport médicaux (CAMTS). Ainsi, elle reste la seule organisation européenne à faire certifier aussi bien ses missions de sauvetage avec des hélicoptères et des avions-ambulance que ses rapatriements sous assistance médicale. En 2019, un nouveau certificat lui a également été remis par l'Interassociation de sauvetage (IAS), l'organisation faîtière suisse des services de sauvetage médicaux.

Le site Rega fait peau neuve

Chaque année, le site de la Rega enregistre plusieurs millions de clics. C'est un outil essentiel de relations publiques et de contact avec les donatrices et donateurs. Fin octobre 2019, le nouveau site a été mis en ligne. Offrant une navigation plus conviviale, des images grand format et un accès direct aux questions les plus fréquentes, il propose un « guichet en ligne » qui permet aux plus de 3.5 millions de donatrices et donateurs de faire part, de manière simple et efficace, de leurs préoccupations et de communiquer tout changement de leurs données personnelles.

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 donatrices et donateurs. Notre activité est principalement axée sur les besoins de la population suisse.

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

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

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

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

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, dans la mesure du possible, 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 accordée à :

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

Nous souhaitons atteindre cet objectif par :

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

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

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

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, depuis 2009
membre du comité directeur

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

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013
membre du comité directeur

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

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

Adrian Amstutz, Schwanden, depuis 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Gerold Biner, Zermatt, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

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

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

Retrait à fin 2019

Anna Brunello, Dr med., Haldenstein, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2019

Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Markus Furrer, Prof., Dr med.

Commission des finances

Josef Meier, président

Michael Hobmeier

Paul Hälgi, Dr sc. techn.

Conseil consultatif des organisations partenaires

Franz Stämpfli, Conseil de fondation de la Rega, président

Thomas P. Emmerich, Conseil de fondation de la Rega

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

Sibylle Frey, représentante des Forces aériennes suisses

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

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

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

Organe de révision

KPMG AG, Zurich

au 1^{er} janvier 2020



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Gabi Huber



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Marco Maggiorini



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Gerold Biner



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Paul Hälgi

Gouvernance et compliance

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

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

Conseil de fondation

Le Conseil de fondation est l'organe suprême de la Rega. Il régit les principes de l'organisation conformément à l'acte de fondation. Il édicte la Charte ainsi que les règlements d'application. Il vote la stratégie et le budget. Il approuve le rapport annuel et les comptes annuels. Il 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, Josef Meier, et d'autres membres du Conseil de fondation. Le président de la direction et le chef des finances participent aux réunions; au besoin, d'autres experts, avec voix consultative et droit de proposition, sont impliqués.

La commission des finances est un organe consultatif du Conseil de fondation. Elle traite des questions relatives à la planification des finances, au budget, à la politique d'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 suivantes : Secours Alpin Suisse, compagnies d'hélicoptères commerciales, services de sauvetage aérien valaisans, Forces aériennes suisses, Remontées Mécaniques Suisses, commandants de police, Spéleo-Secours Suisse, Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP) et centrales d'appels sanitaires urgents 144.

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

Présentation des comptes et contrôle interne

La présentation des comptes de la Fondation Garde aérienne suisse

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

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

Gestion des risques – système de contrôle interne (SCI)

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

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

Participations de la Rega

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

En outre, la Rega détient des participations opérationnelles et fonctionnelles minoritaires 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 est placée sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. La Rega lui soumet chaque année son rapport d'activités. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 29 janvier 2020, sans contestation aucune.

La Rega en 2019

14 février : à bord de son nouvel avion-ambulance, la Rega effectue le transfert d'une patiente reliée à une machine cœur-poumon mobile (ECMO) de Londres à Kaohsiung, Taïwan. Ce vol, d'une durée de 14 heures et 30 minutes, est le vol le plus long jamais accompli au monde pour une patiente en soins intensifs sous oxygénation extracorporelle – une performance rendue possible grâce à l'étroite collaboration de la Rega avec l'Hôpital universitaire de Zurich et à des années d'efforts pour se doter d'équipements médicaux de pointe et les emmener à bord.

8 mars : le plus ancien avion-ambulance de la Rega, le Challenger CL-604 immatriculé HB-JRA, est convoyé par voie d'eau, sur le lac des Quatre-Cantons, d'Alpnach au Musée Suisse des Transports. Au cours de ses 16 années de bons et loyaux services, l'avion a rapatrié plus de 4'400 patientes et patients des quatre coins du monde. Mi-avril, il a rejoint l'exposition permanente consacrée à la Rega pour une retraite bien méritée. Il peut désormais être visité et reste ainsi au service de la population suisse.

15 mars : l'équipage Rega de la base de Zurich présente son nouvel Airbus Helicopters H145 dans le hall de la gare centrale de Zurich. Les visiteuses et visiteurs ont la possibilité d'admirer l'hélicoptère de près et de plonger dans l'univers passionnant de la Garde aérienne suisse de sauvetage.

12 avril : la Rega dévoile au public son nouvel allié dans la recherche de personnes en détresse : le nouveau drone Rega, développé par ses équipes est capable de survoler en toute autonomie de vastes zones de recherche. Il est équipé de différents capteurs, dont, par exemple, une caméra thermique. Il est appelé à compléter la flotte de la Rega dans le cadre des missions de recherche de personnes disparues, blessées ou malades, par exemple quand la mauvaise visibilité empêche le recours à un hélicoptère.

28 avril : faute de visibilité, un équipage Rega se pose pour la première fois à l'Hôpital universitaire de Zurich grâce à une approche aux instruments. Le patient devait y être transféré d'urgence pour une opération du cœur. Quelques semaines plus tôt, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) avait délivré les autorisations permettant à la Rega d'effectuer des procédures de vol aux instruments (IFR) pour desservir l'Hôpital universitaire de Zurich et l'Hôpital cantonal de Winterthour.

14 septembre : le public, venu en nombre, assiste à l'atterrissage du nouvel hélicoptère de sauvetage sur le site de l'Olma, à Saint-Gall. Depuis début juin, la dernière acquisition de la Rega, un Airbus Helicopters H145, est en service sur la base de Saint-Gall. Ce jour-là, l'équipage présente aux Saint-Gallois « leur » nouvel aéronef.

26 septembre : en marge du symposium sur le sauvetage aérien d'Europe centrale, la Rega invite pour la première fois des représentants d'organisations de sauvetage aérien de Norvège, d'Allemagne, d'Autriche et d'Italie à un camp d'entraînement de trois jours à Elm (Glaris). Les équipages participent à un exercice en terrain accidenté : au moyen du treuil, le H145 de la Rega les dépose à tour de rôle auprès d'un patient. Les différences de prise en charge du patient au sol sont consignées, puis discutées. La rencontre a permis des échanges animés ainsi qu'une démonstration du nouveau drone de la Rega et une manœuvre d'hélicoptère nocturne.

21 novembre : pas moins de 3.5 millions de personnes font confiance à la Rega – un soutien sans précédent de la population suisse ! Pour remercier ses donatrices et donateurs de leur générosité, la Rega invite sa 3.5 millionième affiliée pour une visite dans les coulisses du Centre Rega. L'assistance médicale par les airs fournie à la population 24 heures sur 24 par la Garde aérienne suisse de sauvetage ne se conçoit pas sans la solidarité de ses donatrices et donateurs.



14 février



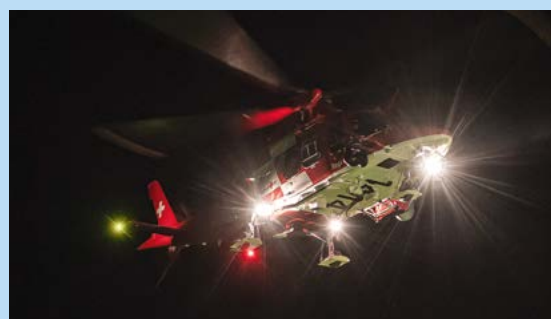
8 mars



15 mars



12 avril



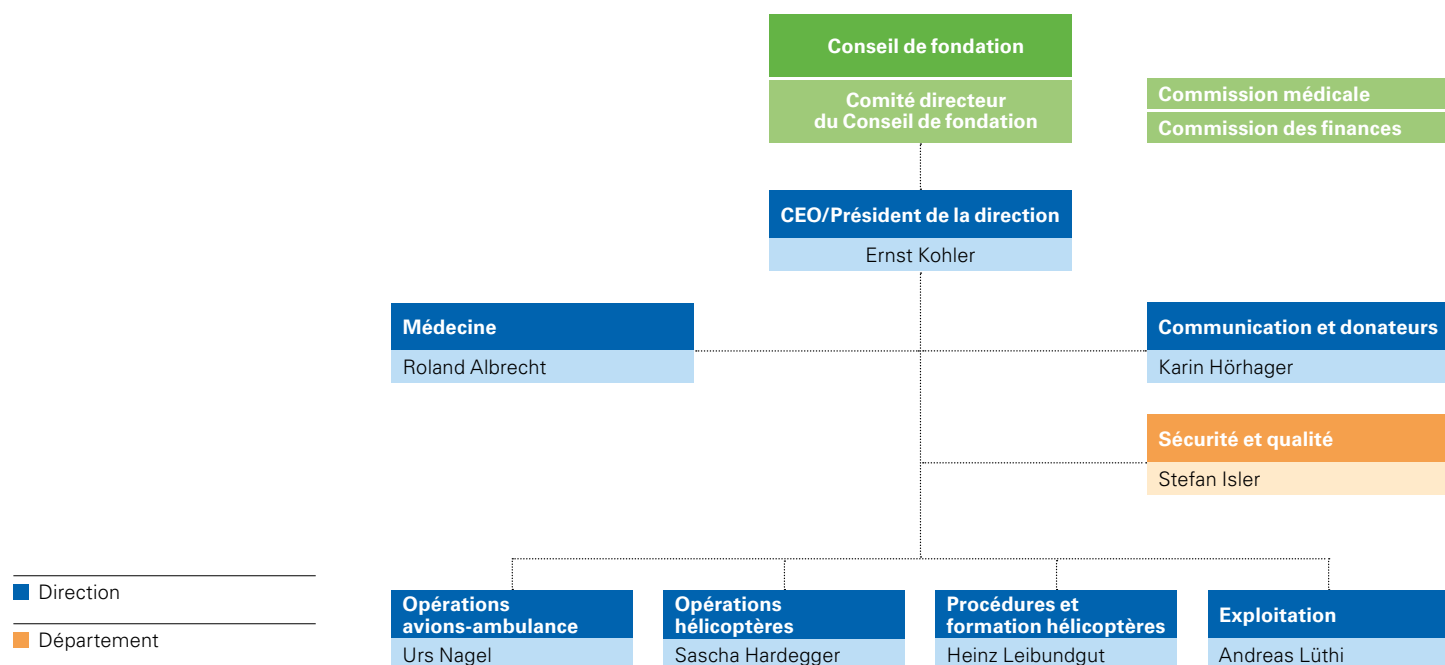
28 avril



21 novembre

Direction

Organigramme au 1^{er} janvier 2020



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



Dispositions relatives aux donateurs de la Rega

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

Vous devenez donatrices et donateurs 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 manœuvre 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, Zürich

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'entraînement, Grenchen

Airport Grenchen
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen
Téléphone 032 654 90 00

Base d'hélicoptère partenaire

Rega 15, Genève
Hôpitaux Universitaires
de Genève
Base hélicoptère
1217 Meyrin
Téléphone 022 798 00 00

Impressum

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

Rédaction
Karin Hörhager
Mathias Gehrig
Wanda Pfeifer
Adrian Schindler
Shana Spichtig
Karin Zahner
Jérôme Zaugg
Corina Zellweger

Édition française
Radar RP Sàrl, Epalinges

Photos
Olivier Born
Adrian Bretscher
Mathias Gehrig
Philipp Keller
Thomas Lüthi
Marco Merz
Roger Schlatter
Archives photos de la Rega/Divers

Production
tutto fatto, Zurich

Graphisme
Schenker visuelle Kommunikation, Zurich

Illustrations
Source Associates AG, 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 2020. 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
Étranger +41 333 333 333

Service des donateurs

Centre Rega
Case postale 1414
8058 Zurich-Aéroport
Téléphone Suisse 0844 834 844
Téléphone international +41 44 654 32 22
Fax +41 44 654 32 48
www.rega.ch/contact

Médias

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

