



Ambulance Rega





Sommaire

Rega 2015

Editorial	5
Actualités	6–19
En bref	20–23
Interventions	24–25
Donateurs	26–27
Histoire	28–29
Dispositions relatives aux donateurs	42

Rapport annuel 2014

Activités 2014	32–35
Charte	36
Conseil de fondation	37
Gouvernance et compliance	38–39
La Rega en 2014	40
Direction	41



« Des défis majeurs attendent encore la Rega »



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Lorsqu'il fonde la Garde aérienne suisse de sauvetage Rega en 1952, le Dr Rudolf Bucher croit dur comme fer au potentiel de ce mariage entre la médecine et l'aéronautique. Plus de 60 ans après, nous saluons la justesse de sa vision. En 2014, nos équipages ont été plus sollicités que jamais, avec un total de 14'435 interventions. Son fondateur lui-même n'avait sans doute jamais imaginé que la Rega occuperait un jour une place si importante au sein de la chaîne suisse du sauvetage et du système de santé suisse. Elle est en effet devenue un partenaire indispensable, un rouage incontournable de la prise en charge médicale de base.

À l'inverse des premières années, certes difficiles, la Rega jouit aujourd'hui d'une solide assise financière, cela avant tout grâce à ses donatrices et donateurs. Leur nombre a encore progressé en 2014, signe de la confiance dont la Rega continue de bénéficier au sein de la population. Ce soutien nous permet d'investir dans l'avenir, comme en témoignent le contrat passé pour l'achat de trois nouveaux avions-ambulance – un renouvellement de la flotte existante, – la modernisation de la base hélicoptère d'Erstfeld et le lancement du projet de rénovation de la base de Saint-Gall. Des défis majeurs nous attendent cependant :

1. Malgré le haut niveau de qualité du sauvetage aérien en Suisse, nous travaillons sans cesse à identifier des possibilités de l'optimiser et à développer de nouvelles solutions. Nous voulons encore mieux venir en aide à nos patients et augmenter la sécurité de la population. C'est ainsi que nous cherchons à nous affranchir des limites imposées à nos hélicoptères par le mauvais temps, ou du moins à les repousser; là réside un important potentiel de progression.
2. Dans un contexte de réglementation croissante liée à nos activités, nous devons préserver la marge de manœuvre de la Rega. Il ne s'agit pas de rejeter des règles de sécurité pertinentes, ou de réfuter tout ce qui vient de « l'Europe ». Force est de constater une augmentation disproportionnée de la densité réglementaire; et cet état de fait réduit la liberté d'action des acteurs et tend à les déresponsabiliser. Et cette évolution présente un risque: celui d'augmenter la tentation de se cacher derrière l'épaisseur des classeurs fédéraux.
3. La Rega doit conserver la confiance de ses donatrices et donateurs dans une société qui s'identifie de moins en moins à des valeurs traditionnelles comme l'intérêt collectif et la solidarité. Cela passe par des performances irréprochables et par un dévouement de tous les instants à la cause de nos patients. Notre communication doit en outre insister sur l'immense utilité de la Rega pour l'ensemble de la population et sur l'importance de chaque contribution et ou affiliation.

Nous sommes sur la bonne voie. Il reste toutefois encore beaucoup à entreprendre. Nous avons la chance d'y travailler aux côtés de collaboratrices et collaborateurs hautement qualifiés et motivés.

Ulrich Graf
Président du Conseil de fondation

Ernst Kohler
CEO/Président de la direction

La vision d'avenir de la Rega : voler, même par mauvais temps

Chaque année en Suisse, près de 600 patientes et patients ne peuvent bénéficier d'une assistance aérienne d'urgence en raison de mauvaises conditions météorologiques. Résolue à remédier à cet état de fait, la Rega a pris diverses mesures dans le but de permettre un jour à ses hélicoptères de sauvetage de voler au secours de personnes en détresse, même en cas de brouillard et de neige.

Améliorer sans relâche le sauvetage aérien, voilà l'une des missions clés de la Rega. Dans les années cinquante, les pionniers du sauvetage aérien cherchaient les moyens techniques permettant d'apporter rapidement une assistance médicale aérienne. A l'époque, la question n'était pas : quel investissement pour quel résultat ? Mais plutôt : que pouvons-nous réaliser ? Depuis, grâce aux avancées technologiques et à l'engagement infatigable d'innombrables collaborateurs de la Rega, le sauvetage aérien a fait de grands progrès en Suisse. Ils ont notamment développé les moyens d'intervention de manière significative : des parachutes et avions légers jusqu'aux hélicoptères modernes et aux avions-ambulance équipés de tous les dispositifs techniques possibles.

Toutefois, la Rega ne s'endort pas sur ses lauriers. A l'avenir aussi, elle entend recourir aux technologies de pointe pour améliorer sans cesse la prise en charge de la population suisse. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et le contrôleur aérien Skyguide, elle veut œuvrer en pionnière en donnant à ses hélicoptères la possibilité de voler aux instruments (vols IFR). Il s'agit de réduire au minimum les limitations imposées par les conditions météorologiques et de réduire le nombre d'interventions de sauvetage annulées ou interrompues.

L'hélicoptère du futur

Un engagement sans faille, un solide esprit pionnier, une collaboration intensive avec les partenaires concernés et, surtout, le soutien du législateur sont nécessaires afin que l'objectif que s'est fixé la Rega en matière de vols IFR

devienne réalité et élargisse le champ d'intervention des vols de sauvetage. Un jour donc, grâce à des instruments de haute précision, les hélicoptères pourront voler et atterrir partout, même en cas de visibilité quasi nulle. Certes, il reste encore du chemin à parcourir. Mais depuis longtemps déjà, dans le cadre de projets menés à plus ou moins grande échelle, la Rega s'efforce d'atteindre le but recherché.

Depuis fin 2014, les hélicoptères de montagne Da Vinci sont certifiés pour des vols aux instruments suite à des travaux de transformation dans le cockpit. Aujourd'hui, les 17 hélicoptères de sauvetage de la flotte sont ainsi équipés pour affronter de mauvaises conditions de visibilité. En outre, en plus de cet effort de modernisation, la Rega s'intéresse de près, et ce depuis un certain temps, à la prochaine génération de sa flotte d'hélicoptères.

Meilleure visibilité pour le pilote

Dans le cadre du projet Icebird, l'acquisition d'un hélicoptère adapté à toutes les conditions météorologiques et doté d'un système de dégivrage est évaluée. A cet égard, les dimensions et le poids constituent les plus grands défis. Actuellement, seuls des hélicoptères de type Super Puma ou AgustaWestland 139 sont équipés de systèmes de dégivrage, or, ces appareils sont trop grands et lourds pour les missions de la Rega. En collaboration avec les fabricants, celle-ci cherche donc des solutions et s'appuie sur des technologies de pointe et de nouveaux matériaux.

Les avancées techniques ne diminueront cependant en rien le rôle central joué par l'homme. A quoi bon en effet un hélicoptère ultramoderne sans un pilote qui sache le manœuvrer en toute sécurité jusqu'à la personne à secourir ? Une longue formation est requise pour être autorisé à voler aux instruments. Quant aux sauveteurs professionnels de la Rega, chargés d'assister les pilotes durant le vol en matière de radiocommunication et de navigation, ils doivent eux aussi accomplir une formation au vol IFR. Outre le



Divisionnaire Bernhard Müller, chef de l'engagement des Forces aériennes suisses et suppléant du commandant

Depuis leur introduction il y a près de cinq ans, les procédures d'approche par satellite sont devenues indispensables à la bonne marche des opérations des Forces aériennes suisses. Les vols d'approche standard au moyen de systèmes radar stationnaires sur nos aérodromes militaires sont coûteux et requièrent d'importantes ressources humaines ; qui plus est, ils ne sont pas adaptés aux scénarios d'urgence et de catastrophe. Le cas échéant, les Forces aériennes suisses doivent pouvoir intervenir sur place au moyen d'hélicoptères, en tout temps et indépendamment des conditions météorologiques. **Les approches assistées par GPS permettent de neutraliser en grande partie le facteur météo, qui nous a souvent limités par le passé.**

Actuellement, les Forces aériennes suisses s'emploient à équiper les zones cruciales de tels systèmes d'approche. **Avec la Rega, dont nous soutenons fermement l'idée des approches par GPS, nous élaborons notamment un système d'atterrissage à l'aéroport de Locarno.** C'est aussi grâce à de tels projets que les Forces aériennes suisses sont un leader mondial en matière de navigation satellitaire en terrain difficile et par mauvaises conditions météorologiques.

Tous les hélicoptères de sauvetage de la Rega sont équipés pour l'avenir : fin 2014, tous les hélicoptères de montagne ont été certifiés pour des vols IFR.

Poursuivez votre lecture à la page 10 ►



Innovations pour un sauvetage aérien indépendant de la météo

La Rega a d'ores et déjà réalisé ou lancé mesures et projets visant à limiter l'impact de la météo sur les interventions héliportées et à réduire le nombre de missions annulées ou interrompues. Tour d'horizon de ces innovations.



Formation IFR en simulateur de vol

La Rega a inauguré le simulateur de vol pour ses hélicoptères de montagne AgustaWestland Da Vinci au printemps 2013, franchissant ainsi une étape décisive vers la concrétisation de sa vision. Pour obtenir l'autorisation de voler aux instruments (IFR), un pilote doit suivre une formation théorique complète de 400 à 500 heures et effectuer au moins 55 heures d'entraînement au vol IFR. Tous les pilotes de la Rega doivent justifier d'environ 50 heures de vol de formation dans un simulateur et de 20 heures à bord d'un hélicoptère. Suite à l'obtention de la qualification IFR, les pilotes (comme, du reste, les sauveteurs professionnels) doivent réaliser tous les trois mois des exercices dans le simulateur.



REMICO (Rega Mission Control)

Le projet phare REMICO a abouti fin 2014 avec l'installation de nouveaux boîtiers de commande sur l'ensemble des hélicoptères. Cette réalisation, qui est déjà une réussite en soi, a également son importance pour la vision de la Rega: le réseau radio modernisé et les nouvelles commandes améliorent le flux d'informations entre la centrale d'intervention de la Rega et le cockpit de ses hélicoptères. Ainsi, les coordonnées du lieu d'intervention sont désormais transmises directement au pilote. En outre, l'implantation prochaine de stations météo propres à la Rega permettra la transmission de données sur le temps sous forme à la fois codée et en images.



Programme de mise à niveau des Da Vinci

Si les six Eurocopter EC 145 de la Rega disposaient déjà d'un cockpit adapté au vol IFR, il restait à adapter les hélicoptères de montagne. Ce programme de mise à niveau s'est achevé avec succès à fin 2014: tous les AgustaWestland Da Vinci de la Rega sont aujourd'hui pourvus d'un second système de navigation et d'un second GPS avec un système d'augmentation spatial (SBAS), avant d'être certifiés par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le vol aux instruments.



Hélicoptère « tout temps »

Dans le cadre de son projet Icebird, la Rega évalue l'acquisition d'un hélicoptère adapté à toutes les conditions météorologiques et doté d'un système de dégivrage. Ce type d'équipement pèse quelque 100 kg. Or, il est impératif que l'hélicoptère reste suffisamment léger pour pouvoir se poser sur les héliports hospitaliers et les différents lieux d'intervention. Aussi, la Rega collabore actuellement avec plusieurs constructeurs afin de remédier à ce problème. En outre, ses réflexions portent également sur le remplacement des hélicoptères de plaine EC 145; elles s'orientent là encore, vers l'aptitude à voler par tous les temps et la navigation aux instruments.



Stations et données météorologiques

Afin de s'affranchir des aléas du ciel, les missions doivent pouvoir s'appuyer sur des données météorologiques actualisées en permanence et disponibles à toute heure, faute de quoi aucun vol IFR ne pourrait être initié. Baptisé Thor, le dernier projet phare de la Rega vise à amplifier le flux de données météo mis à la disposition des pilotes d'hélicoptères. A cette fin, près de 60 nouvelles stations météo et webcams vont être installées à travers la Suisse. Mais relever les données ne fait pas tout : il s'agit également de trouver les voies de transmission au cockpit les plus directes pour que le pilote soit informé en temps réel de l'évolution de la météo. Retrouvez le projet Thor en détail à la page 11.



Vision synthétique

Voler par tous les temps: cette ambition présuppose qu'un hélicoptère soit aussi capable de se poser en pleine nature dans les conditions de visibilité les plus mauvaises. L'aéronef doit donc être équipé de systèmes de vision synthétique, qui permettent au pilote de visualiser les obstacles et les dangers potentiels lorsque tout repérage à l'œil nu est impossible. A l'automne 2014, la Rega a eu l'occasion de tester le système de la société Elbit dans l'un de ses hélicoptères de montagne. Par ailleurs, dans le cadre d'un projet européen, deux de ses pilotes se sont rendus en Angleterre pour une initiation au vol avec visiocasque à bord d'un simulateur. Ces essais ont permis d'alimenter une évaluation globale de cette technologie dans l'optique d'une éventuelle application à bord des hélicoptères de la Rega.



Routes aériennes IFR pour les hélicoptères

Grâce à la navigation assistée par satellite, le vol aux instruments pourra à l'avenir s'effectuer sans contact avec les installations au sol. Le projet GNSS Low Flight Network (LFN) a été mis sur pied pour concrétiser cette avancée. Depuis plusieurs années, les Forces aériennes suisses et la société de contrôle aérien Skyguide collaborent avec la Rega à l'élaboration d'un réseau de routes à basse altitude et à la définition de procédures d'approche. Comme sur une autoroute, le pilote automatique de l'hélicoptère suivra une trajectoire enregistrée dans l'ordinateur de bord, ce qui représentera un progrès majeur en termes de sécurité. Les routes IFR relieront notamment des aéroports, des aérodromes et des hôpitaux entre eux.





**Prof. Dr med.
Christoph Konrad,
médecin-chef
Anesthésie à l'Hôpital
cantonal de Lucerne**

De grands progrès ont été accomplis ces dernières années dans la médecine préclinique. En effet, il est aujourd'hui communément admis qu'**une prise en charge médicale sur le lieu d'intervention et un transport rapide et sûr vers un hôpital approprié augmentent de manière décisive les chances de guérison de nos patients.**

Un exemple: une femme est victime d'un accident sur le chemin du travail. Elle bénéficie d'une assistance médicale d'urgence sur place avant d'être hélicoptérée vers le centre hospitalier approprié le plus proche. Grièvement blessée, la patiente est stabilisée en salle de réanimation, puis reste quelques semaines aux soins intensifs avant son transfert à l'unité de réhabilitation. Aujourd'hui, elle vit chez elle, mène une vie active et travaille. Une évolution aussi favorable ne va pas de soi; elle requiert notamment une intervention médicale préclinique optimale, un transport rapide et sûr vers un centre hospitalier ainsi qu'une parfaite continuité de la prise en charge ultérieure.

Qu'en est-il alors si ces patients ne peuvent pas être hélicoptérés à l'hôpital en raison du mauvais temps? Centralisation accrue oblige, les transports vers les grands centres hospitaliers sont plus importants. **La possibilité de recourir aux hélicoptères de sauvetage par tous les temps et l'établissement d'itinéraires IFR sont, de manière générale, des éléments essentiels pour la sécurité de nos patients et pour la médecine préclinique.**

Cette plus-value peut, dans bien des cas, permettre un retour à la vie active après un accident ou une maladie grave.

perfectionnement des équipages, des pistes techniques sont explorées pour soutenir les pilotes et augmenter davantage le niveau de sécurité des interventions. Des dispositifs de visualisation optique futuristes en forme de monocle devraient à l'avenir permettre au pilote de distinguer reliefs et obstacles, même par mauvais temps. Ces systèmes de vision synthétique (SVS) constituent également une aide précieuse lors de vols à vue, par exemple au-dessus d'une piste de ski par jour blanc.

Itinéraires de vol entre hôpitaux

Alors que les systèmes de vision synthétique sont avant tout destinés à augmenter la sécurité dans la phase d'approche, le projet Low Flight Network (LFN) s'intéresse à l'établissement d'itinéraires de vol aux instruments dans l'espace aérien Echo. Ce réseau basé sur la navigation par satellite est appelé, dans un proche avenir, à relier entre eux les aéroports équipés d'infrastructures IFR fixes ainsi que les aérodromes et les hélicoptères d'hôpitaux dotés de structures d'approche spécialement conçues (procédures point-in-space ou PinS).

Il est prévu, pour fin 2015 déjà, qu'une première partie de ces itinéraires de vol soit opérationnelle et exploitable par la Rega; une seconde étape est prévue pour 2016. D'une part, pour qu'un hôpital puisse être relié au LFN, il doit être doté d'un hélicoptère moderne répondant aux normes internationales en vigueur; et, d'autre part, Skyguide doit calculer les différentes voies d'approche avant une approbation par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Actuellement, en Suisse, l'atterrissage et le décollage d'hélicoptères au moyen de la navigation satellitaire sont possibles uniquement à l'Hôpital de l'Île à Berne. Pour l'heure, aucune autre validation n'est malheureusement intervenue.

Données météo dans le cockpit

Hélicoptères modernes, pilotes bien formés et équipés, réseau d'itinéraires de vol IFR: autant d'éléments qui concourent à la réalisation de l'objectif

fixé par la Rega. En outre, les informations sur les humeurs du ciel jouent elles aussi un rôle décisif. En effet, sans données météorologiques actualisées en continu et disponibles 24h sur 24, aucun vol IFR ne peut être initié. Puisqu'aucun prestataire n'est à ce jour en mesure de fournir de telles informations, a fortiori couvrant l'ensemble du territoire national, la Rega a décidé de combler elle-même cette lacune.

Ces prochaines années, dans le cadre de son projet d'envergure Thor, des stations météorologiques et des webcams supplémentaires seront installées; la Rega cherchera encore le moyen de mettre les données ainsi recueillies à la disposition de l'équipage dans le cockpit. Au terme du projet, tout pilote de la Rega aura accès, durant le vol, à des données météorologiques actuelles en temps réel qui lui permettront de décider si le corridor défini peut être emprunté ou non.

La Rega entend recourir à la technologie de pointe pour améliorer la prise en charge de la population suisse et accroître la sécurité des équipages, des patients et des tiers. Bien entendu, rien ne garantit que ces projets aboutiront et que la vision de la Rega deviendra un jour réalité. Mais se contenter des succès passés, c'est prendre le risque de s'enliser. Or, depuis la fondation de la Rega il y a plus de 60 ans, il n'y a jamais eu de place pour l'immobilisme.



« Nous veillons à accroître la sécurité des pilotes d'hélicoptère »

Urs Rutzer, responsable informatique: «A l'avenir, les équipages disposeront en permanence des dernières données météorologiques.»

Pour pouvoir voler aux instruments et assurer le sauvetage aérien par tous les temps, il est capital de disposer des dernières données météorologiques 24h sur 24. Urs Rutzer, responsable informatique de la Rega, nous présente Thor, un nouveau projet d'envergure qui entend fournir aux pilotes d'hélicoptères des informations météo en temps réel, même en cours de vol.

Urs Rutzer, en quoi consiste exactement le projet Thor?

L'objectif est de mettre à la disposition des pilotes d'hélicoptères un maximum de détails quant aux conditions météorologiques du moment et de faciliter ainsi la planification des interventions. Thor se compose de quatre sous-projets. Les trois premiers concernent l'installation de stations météorologiques et de webcams additionnelles dans des endroits clés, par exemple des aéroports ou des cols. Mais la collecte de données supplémentaires ne suffit pas. D'où la nécessité d'un quatrième sous-projet qui vise à traiter de façon pertinente les données issues des stations météorologiques afin de les transmettre aux équipages.

De quelles données s'agit-il et qu'entendez-vous par «de façon pertinente»?

Une fois les trois premiers sous-projets achevés, les données météorologiques d'une soixantaine de stations de

mesure supplémentaires seront disponibles : direction et vitesse du vent, température, pression, hygrométrie, précipitations, altitude de la base des nuages, visibilité, etc. Le traitement pertinent des informations recouvre notamment l'analyse automatique des clichés transmis par les webcams. Ceux-ci doivent fournir des données relatives à la couverture nuageuse et à la visibilité dans toutes les directions. Nous serons ainsi en mesure de calculer si le corridor défini peut être emprunté ou non.

Les pilotes Rega ne disposent-ils pas déjà de ces informations?

Pour s'enquérir de la situation météorologique dans le cadre des préparatifs de vol, les pilotes se fient aujourd'hui pour l'essentiel à de brefs messages normalisés (METAR/TAF) fournis par MétéoSuisse et les aéroports ainsi qu'à des images de webcams. Mais les données de MétéoSuisse ont pour inconvénient majeur de ne pas être mises à jour en permanence. Prenons le cas d'un pilote qui doit transporter de nuit un patient de Porrentruy à l'Hôpital de l'Île à Berne. Pour évaluer la faisabilité d'un tel vol, les images disponibles via une webcam datent déjà de plusieurs heures. S'il souhaite s'informer de la situation météorologique actuelle, il doit recourir à des moyens peu ortho-

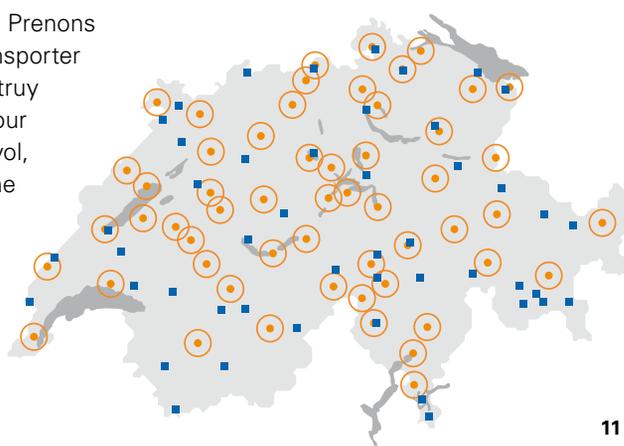
doxes, par exemple en se renseignant auprès de la police ou d'un restaurant local. Cette pratique est non seulement dépassée, mais aussi risquée. Et puisque personne ne peut lui fournir des données météorologiques 24h sur 24, la Rega a décidé de prendre l'affaire en main. Pour la sécurité de ses équipages et de ses patients.

Comment se présente l'avenir?

Reprenons l'exemple de notre pilote qui doit voler de nuit de Porrentruy à Berne. A l'avenir, il disposera toujours des dernières données météorologiques directement dans le cockpit. Il pourra même en visualiser certaines, comme le radar des précipitations. Ce sera un énorme progrès par rapport à aujourd'hui.

Projet Thor: stations météorologiques et webcams

- Stations météorologiques
- Webcams



Médecine high-tech dans les airs

La Rega veut ce qu'il y a de mieux pour ses patients. Elle investit sans cesse dans le développement des moyens médicaux à bord de ses avions et hélicoptères de sauvetage. Ce qui est médicalement faisable au sol (hôpital ou ambulance) doit l'être aussi dans les airs – et sans compromis. Dans un contexte de partenariats multiples et sous le poids de nombreuses directives en matière d'aviation, il lui est parfois difficile de remplir cette exigence aussi bien qu'elle le souhaiterait. Les trois exemples qui suivent le prouvent pourtant : la Rega réussit à faire voler des aéronefs médicalisés de pointe.

Tous les jours, la Rega travaille à l'interface entre divers acteurs de la santé publique suisse (voir graphique ci-dessous). Elle voue depuis des années la plus grande attention à une collaboration poussée avec les services de sauvetage au sol, les hôpitaux, les autorités, les cliniques hautement

spécialisées et les centres de compétence. Que ce soit en matière de ressources ou de savoir-faire, de l'union naît la force de gagner les défis posés par la médecine de sauvetage et de parvenir à un niveau de prestations optimum pour les patients grâce aux progrès techniques et médicaux.

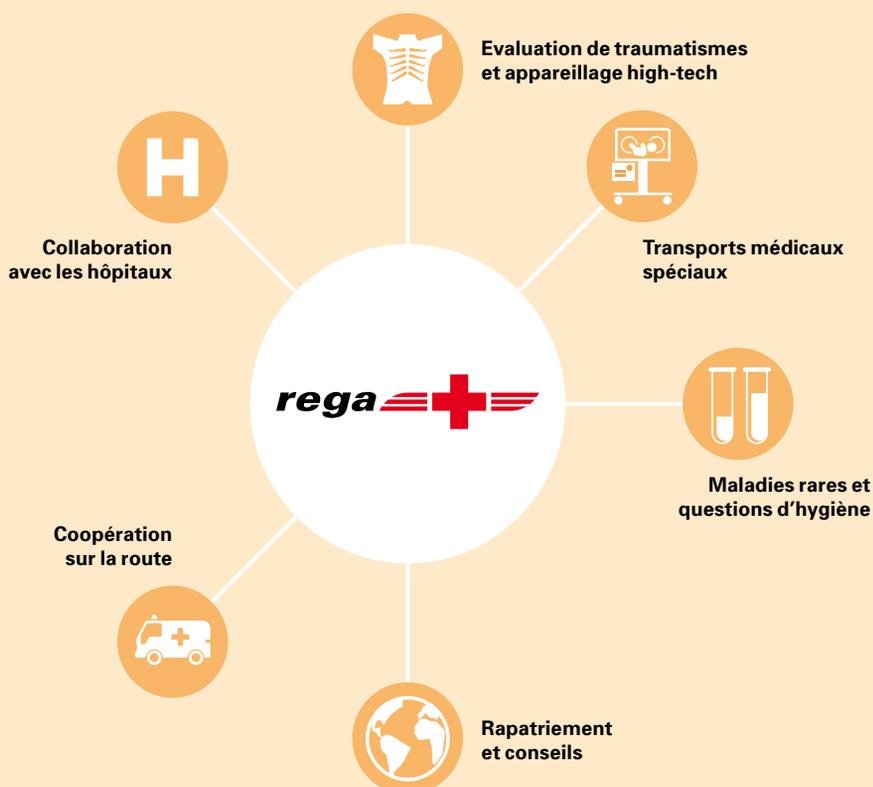
Assistance cardiaque pointue

La Rega transporte chaque année plus de 2'000 patients souffrant d'affections cardiovasculaires à bord de ses hélicoptères de sauvetage et avions-ambulance. L'aménagement des moyens de transport permettant d'offrir une assistance cardiovasculaire à ces grands malades est donc depuis longtemps une préoccupation majeure des responsables médicaux de la Rega. En 2008, celle-ci a acquis une pompe de contre-pulsion intra-aortique (CPIA), et en 2009, deux systèmes de circulation extracorporelle à oxygénateur à membrane (ECMO). La pompe à ballonnet intra-aortique est un dispositif

médical d'urgence conçu pour compenser une insuffisance cardiaque, p. ex. après un infarctus du myocarde : le but est d'améliorer la perfusion et ainsi l'oxygénation du muscle cardiaque. L'ECMO est, pour sa part, une technique de médecine intensive, dans laquelle une machine remplace en partie ou en totalité la fonction respiratoire et/ou cardiaque du patient.

Outre l'autorisation requise pour l'utilisation de cet équipement à bord d'aéronefs, il a fallu se procurer des supports et des fixations spéciales pour son intégration sûre et rationnelle dans les trois différents types d'aéronefs de sauvetage de la Rega. L'espace très réduit à bord de l'hélicoptère de montagne AgustaWestland Da Vinci en particulier a donné du fil à retordre aux responsables.

Grâce aux innovations de l'atelier de développement de la Rega, il est possible depuis 2013 d'assurer des transports ECMO même avec le plus petit des deux hélicoptères. Outre



l'appareillage, le savoir-faire de spécialistes est requis pendant ces transports de médecine intensive. La Rega s'entoure ici de partenaires. Ainsi, pour les interventions de CPIA, un cardiotechnicien accompagne l'équipage à bord de l'avion-ambulance ou de l'hélicoptère. Un cardiochirurgien se joint encore à eux lorsque la mission exige un cœur-poumon artificiel (ECMO).

Le meilleur pour les tout-petits

Pour le transport des tout-petits également, la Rega collabore avec des partenaires spécialisés. Contrairement aux autres patients, les prématurés et les nouveau-nés en général ne peuvent pas être installés sur la civière de l'hélicoptère ou de l'avion-ambulance: ils nécessitent l'utilisation d'un incubateur (couveuse) de transport, l'équivalent d'un utérus maternel artificiel. Impossible en outre de comparer la prise en charge médicale des nouveau-nés avec celle des adultes tant les exigences en matière de traitement

et de soins sont différentes. Pour que la Rega puisse répondre aux besoins particuliers de ses petits patients, chaque vol avec incubateur à bord s'effectue en présence d'un néonatalogiste et d'un infirmier en néonatalogie.

L'étroite collaboration avec les hôpitaux ne se limite pas aux ressources humaines. Les incubateurs de transport étant une denrée rare en Suisse, la Rega a investi en 2014 dans son propre équipement. Un projet d'acquisition bien complexe compte tenu des contraintes à bord – utilisation adaptée aux hélicoptères de sauvetage aussi bien qu'aux avions-ambulance – et des nombreuses consignes de sécurité. Là encore, des adaptations et une certification ont été nécessaires pour pouvoir transporter les plus jeunes patients de la Rega.

Transport de patients contagieux

La mondialisation galopante et la multiplication des déplacements internationaux placent la Rega devant un

autre défi. Les voyages dans les pays exotiques se font désormais sans problème et presque quotidiennement.

Qui dit nouvelles destinations, dit nouvelles maladies. Les gros titres des médias sur les agents infectieux comme Ebola ou les virus du SRAS et de la grippe porcine le montrent bien: les germes, eux-aussi, voyagent dans le monde. La déclaration de l'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest, en 2014, a mis en évidence la quasi-inexistence de concepts de transport sûr pour les patients très contagieux. Aussi la Rega a-t-elle mis au point, en coopération avec divers partenaires, une unité d'isolement, ou patient isolation unit (PIU), pour les transports aériens, ainsi qu'un concept ad hoc (voir article page 14).

Une chose est sûre, la Rega continue de relever les multiples défis qui se dressent sur son chemin et veille, avec ses partenaires d'intervention, à ce que ses patients profitent au mieux des progrès techniques et médicaux.

Missions de médecine intensive: l'appareil de circulation extracorporelle peut remplacer la fonction respiratoire et/ou cardiaque d'un patient.





« Le transport de patients contagieux fait partie du quotidien de la Rega »

Dr Roland Albrecht, médecin-chef de la Rega : « Notre nouvelle unité d'isolement facilite le transport de patients hautement contagieux. »

L'épidémie d'Ebola qui a éclaté en 2014 dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest a mis en évidence un cruel manque de solutions pour le transport sûr et fiable de patients hautement contagieux. Sous la direction de son médecin-chef, le Dr Roland Albrecht, et en collaboration avec TB-Safety et Schutz & Rettung Zurich, la Rega a donc développé une unité d'isolement et établi un concept ad hoc. Depuis février 2015, elle est ainsi en mesure d'assurer en toute sécurité le transport aérien de personnes atteintes d'une maladie grave et potentiellement infectieuse.

Roland Albrecht, les maladies infectieuses n'ont rien de nouveau. Qu'est-ce qui a poussé la Rega à réagir?

L'épidémie d'Ebola qui s'est déclarée l'an dernier en Afrique de l'Ouest nous a stimulés à trouver des solutions. Pour la communauté internationale, il s'agissait d'enrayer la propagation du virus, une mission accomplie notamment grâce à la mobilisation de spécialistes européens qui ont prêté main-forte aux équipes médicales sur place. En cas d'urgence, nous estimons qu'il est de notre devoir de garantir le rapatriement du personnel soignant suisse en vue d'une prise en charge dans notre pays. Non seulement dans

le cadre de l'épidémie d'Ebola, mais aussi dans d'autres circonstances similaires pouvant se présenter à l'avenir.

En février 2015, quelques mois seulement après le début de l'épidémie, la Rega s'est dotée d'une unité d'isolement pour les patients. Une preuve de sa réactivité?

Absolument, surtout au vu de la complexité que revêt une telle avancée. Le transport de patients hautement contagieux est une mission des plus délicates. Il faut assurer leur isolement pendant toute la durée du transfert hospitalier – c'est-à-dire du lit A au lit B –, et pas uniquement au cours du vol. A l'échelle mondiale, seule une poignée d'organisations – pour la plupart militaires ou étatiques – sont en mesure de transporter par voie aérienne des patients infectés ou potentiellement infectés. Or, elles disposent de moyens et de ressources bien plus conséquents que ceux de la Rega. C'est pourquoi nous avons dû chercher une solution réalisable et pratique. La nouvelle unité d'isolement et le concept y relatif nous permettent de rapatrier à bord de nos propres avions-ambulance des patients présentant tous types de maladies infectieuses, et ce de façon simple et sécurisée avec un minimum de personnel. C'est un progrès significatif. De plus, l'unité d'isolement et le

concept n'ont pas été conçus exclusivement pour le virus Ebola, mais de façon plus générale pour la prise en charge d'autres maladies infectieuses graves. En effet, le transport de patients contagieux fait partie du quotidien de la Rega.

Quels défis ont posé le développement et la mise en place de l'unité d'isolement destinée aux patients?

Durant la phase de développement, nous nous sommes focalisés sur la sécurité des patients, des équipages et des tiers. Afin d'assurer l'isolement du malade sur toute la durée du transfert, il était essentiel que l'unité puisse être utilisée aussi bien dans les avions-ambulance Rega que dans les hélicoptères et les ambulances. C'est pourquoi nous avons collaboré étroitement avec Schutz & Rettung Zurich. L'unité d'isolement a ensuite été soumise à une procédure d'évaluation stricte et approfondie. Pour répondre aux prescriptions en matière de sécurité aérienne, il a notamment fallu vérifier sa résistance à une dépressurisation soudaine de la cabine. Par ailleurs, le personnel a suivi une formation poussée, dispensée non seulement aux médecins et aux infirmiers, mais aussi aux pilotes Rega.

Nouveaux avions-ambulance : le changement dans la continuité

Le vieillissement de la flotte d'avions-ambulance de la Rega entraîne une augmentation des coûts de maintenance et des charges d'exploitation. Aussi la Direction et le Conseil de fondation ont-ils décidé fin 2014 de remplacer les trois appareils existants par des Challenger 650, le modèle le plus récent. Le contrat d'acquisition a été signé chez le constructeur Bombardier au printemps 2015. Le premier aéronef sera livré à la Rega courant 2018.

En 13 ans de bons et loyaux services pour le bien des patients, les trois avions-ambulance de la Rega – les premiers Bombardier de type Challenger CL-604 au monde –, ont réalisé 15'000 heures de vol et 7'800 atterrissages avec une fiabilité technique impressionnante de 99.7%. Concrètement, cela signifie que durant toutes ces années, seuls trois démarrages sur mille ont donné lieu à des problèmes techniques qui ont retardé voire empêché une intervention.

Même s'ils font largement leurs preuves, les avions-ambulance de la Rega doivent être remplacés à moyen terme. En effet, leur vieillissement occasionne des travaux d'inspection et de maintenance toujours plus fréquents. Par ailleurs, il faudrait réaliser d'ici 2018 des investissements conséquents afin de les conformer aux nouvelles exigences posées par la législation aéronautique. Enfin, le temps

d'immobilisation induit par la maintenance engendre des frais d'exploitation supplémentaires, tout en limitant drastiquement la disponibilité des avions pour des opérations de rapatriement. Cela s'est particulièrement ressenti à l'automne 2014, lorsque les trois avions-ambulance ont été, l'un après l'autre, soumis à une révision générale durant huit semaines. Une telle restriction a pu être compensée grâce à une planification optimale des vols et la flexibilité des membres de l'équipage médical et des pilotes. Cependant, il ne faut pas s'y tromper : les trois avions-ambulance restent indispensables pour garantir la disponibilité et la capacité de soutien de la Rega à long terme.

Le successeur du modèle actuel

Dans le cadre du projet Futura, une équipe interdisciplinaire composée d'experts de l'aéronautique, de la médecine, des soins, de la maintenance, des finances et de la coordination d'interventions a été chargée d'évaluer 64 aéronefs susceptibles de remplacer la flotte de CL-604. Fin 2014, douze mois après le lancement du projet, les innombrables analyses, études de faisabilité et inspections entreprises ont abouti à la désignation de la future génération d'avions-ambulance de la Rega. Souhaitant continuer à n'exploiter qu'un seul type d'avion, la Direction et le Conseil de fondation ont opté pour

l'achat de trois Challenger 650. Ainsi, c'est un modèle de la catégorie super intermédiaire qui a obtenu l'adjudication. Il remplit l'ensemble des multiples exigences du cahier des charges, tout en s'appuyant sur une technologie éprouvée, celle de la série des Bombardier Challenger 600. Le Challenger 650 est en effet le successeur du modèle actuellement utilisé par la Rega, dont la fiabilité n'est plus à démontrer.

La plus longue carrière de la flotte

Le Challenger 650 n'a rien à envier au CL-604 en matière de performances, de distance franchissable, de modicité des coûts d'exploitation et de possibilités d'aménagements médicaux. S'il dispose lui aussi d'une autonomie de quelque 7'000 kilomètres, il se distingue de son prédécesseur par ses moteurs améliorés, ses hublots 30% plus grands et son poste de pilotage muni d'une avionique dernier cri.

L'investissement prévu pour l'acquisition de trois nouveaux avions-ambulance entièrement équipés se monte à environ 130 millions de francs. L'aménagement médical intérieur sera confié à l'entreprise suisse Aerolite, qui, lors de l'évaluation, l'a emporté parmi huit prestataires concurrents. La Rega ne se séparera de ses trois CL-604 qu'en 2018. Ils afficheront alors 16 ans d'ancienneté – un fait sans précédent dans l'histoire de la Rega.

Challenger 650: le cockpit du futur avion-ambulance de la Rega dispose d'une avionique de dernière génération.



La Rega – tout simplement complexe

A première vue, la mission de la Rega paraît simple: apporter une assistance médicale aérienne rapide. Il faut pour cela quelques hélicoptères et avions-ambulance, une poignée de pilotes et, enfin, du personnel médical pour soigner les patients. Mais il suffit d'un coup d'œil en coulisses pour lever le voile sur une réalité autrement plus complexe. En effet, la Rega réunit en son sein des services d'une rare pluralité pour une organisation de cette taille.

Avec quelque 350 collaborateurs et un budget d'exploitation annuel de 140 millions de francs environ, la Rega reste à taille humaine. Au premier abord, son mode d'organisation et son fonctionnement semblent être ceux d'une PME typique de notre pays. Si cette impression est justifiée, elle est en même temps tout à fait inexacte. D'ailleurs, une plongée dans les arcanes de la Rega révèle un organigramme extrêmement complexe couvrant un vaste champ d'activités. Le spectre de la Rega est en effet bien plus large que celui de la plupart des entreprises de taille comparable. Cette complexité et cette diversité s'expliquent par les efforts considérables qu'elle doit déployer pour assurer sa mission 24h sur 24, à savoir: apporter une assistance médicale aérienne rapide.

Organiser les interventions

Avant tout, il faut garantir le bon déroulement des interventions. C'est le rôle dévolu aux domaines Opérations hélicoptères et Opérations avions-ambulance, qui définissent les horaires de piquet, établissent les tableaux de service et font en sorte que le personnel adéquat soit prêt à intervenir en tout temps et en tout lieu. Assurer la coordination entre les douze bases Rega (plus la base partenaire Rega-HUG de Genève) et trois avions-ambulance, par ailleurs souvent mobilisés simultanément, n'a rien d'évident. D'autant plus que cette tâche englobe également la gestion des interventions, ainsi que l'exploitation de la centrale (y compris les systèmes de gestion des interventions des hélicoptères et des

avions-ambulance) et de l'infrastructure de communication.

La Rega dispose ainsi de son propre réseau radio en Suisse afin de garantir la communication entre sa centrale et ses équipes. Mais ces dernières ne pourraient accomplir leur travail sans l'aide d'autres services internes à la Rega qui posent en amont les fondements de toute intervention.

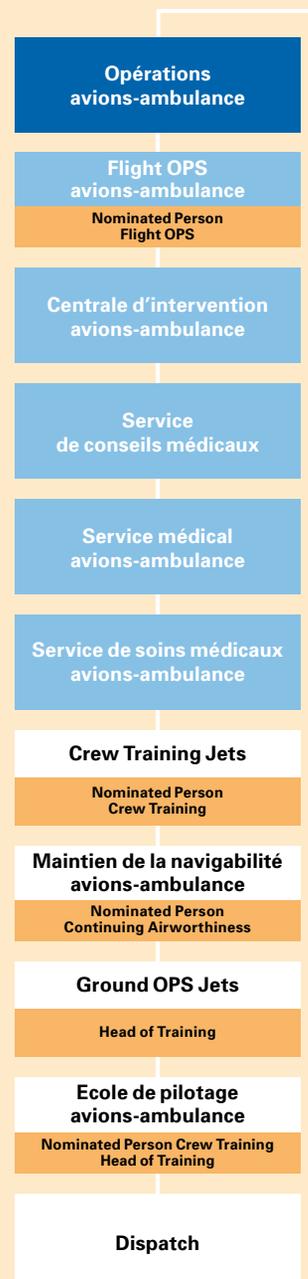
Garantir la disponibilité de la flotte

La Rega est tributaire du bon fonctionnement et de la sécurité de ses hélicoptères et avions-ambulance. Elle dispose de son propre service de maintenance, gage d'une flotte pleinement opérationnelle. Celui-ci est capable de réparer les avaries éventuelles dans les meilleurs délais, avec flexibilité et en toute autonomie. Car les avions, et plus encore les hélicoptères, demandent beaucoup d'entretien: pour un hélicoptère de sauvetage, il faut compter deux à trois heures de maintenance par heure de vol. Des mécaniciens et techniciens sur aéronefs veillent à ce que les inspections et travaux d'entretien obligatoires puissent être réalisés régulièrement. Dans l'éventualité d'une urgence technique, un service de piquet est assuré jour et nuit. De plus, chacune des bases d'intervention dispose de son propre mécanicien, qui effectue les travaux les plus importants sur place.

Les mécaniciens sur aéronefs étant des professionnels recherchés, la Rega propose six places d'apprentissage dans son service de maintenance afin de garantir la relève à long terme.

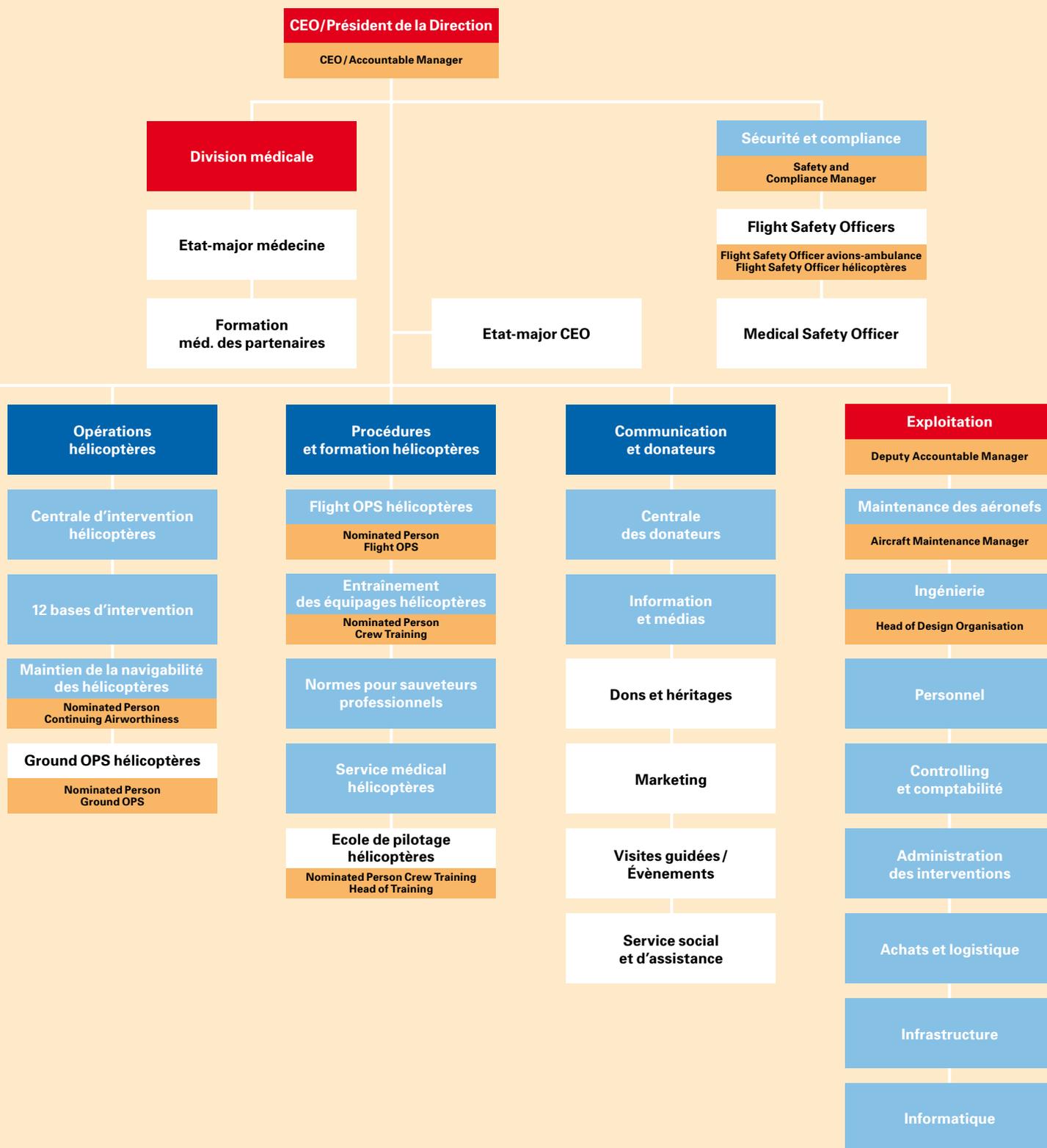
Assurer la formation des équipages

Le sauvetage aérien requiert un personnel expérimenté et bien entraîné. Aussi la Rega dispose-t-elle de sa propre école pour les pilotes d'avions-ambulance et d'hélicoptères, qui se forment aussi bien aux commandes d'aéronefs que sur simulateur. Les équipages d'hélicoptères de la Rega suivent chaque année d'innombrables entraînements et cours de répétition afin de s'exercer à l'hélicoptère en



Organisation de la Rega

2015



- Direction
- Domaine (membres de la Direction élargie)
- Ressort
- Equipe
- Responsabilité au regard du droit aérien, accès direct au CEO/Accountable Manager (obligation légale)

conditions réelles ou de développer des compétences en vol de nuit et en vol aux instruments.

Mais avant de pouvoir intégrer l'école de pilotage de la Rega, un pilote doit avoir fait ses preuves ailleurs. Selon sa profession, il lui faudra jusqu'à plusieurs années pour engranger l'expérience de vol nécessaire au sauvetage aérien. Là encore, la Rega œuvre activement à la préparation de la relève. Depuis 2012, elle apporte une aide financière à plusieurs jeunes pilotes d'hélicoptères.

Les pilotes d'avions-ambulance de la Rega ne sont pas en reste: chaque année, ils doivent accomplir différents examens, des modules de formation en simulateur ainsi que des vols de contrôle, sans parler des cours spécifiques relatifs aux amerrissages, aux compétences personnelles ou au travail d'équipe. L'école de pilotage familiarise en outre les nouveaux pilotes avec les interventions de la Rega. Avant de pouvoir débiter leur carrière de copilotes Rega, les élèves doivent montrer leurs capacités dans le cockpit sous la supervision d'un instructeur de vol.

Innovation d'un bureau d'ingénieurs « maison »

Pour rendre possible ce qui semble impossible, il faut se donner les moyens d'adapter et de perfectionner les

équipements en continu. Un principe qui s'applique tant aux innovations majeures qu'aux infimes détails. En 2011, la Rega s'est donc dotée de son propre service de recherche et de développement. Elle est depuis en mesure de réaliser elle-même de menues modifications et réparations et, avec l'autorisation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), de les faire homologuer. En 2014, elle s'est ainsi équipée d'un nouvel incubateur de transport destiné aux nouveau-nés et aux prématurés. Cet appareil a nécessité de nombreuses adaptations techniques pour pouvoir être utilisé à bord des hélicoptères et des avions-ambulance. Le travail des ingénieurs de la Rega profite donc directement aux patients.

Gestion de la sécurité et de la qualité

Sécurité et qualité ne constituent pas que des enjeux importants, ils sous-tendent toute l'action de la Rega, selon le principe « Mission first, safety always ». Cela signifie que la sécurité doit être garantie à 100% dans la mesure du possible et que chaque intervention doit faire l'objet d'une évaluation précise des risques. Dans le sauvetage aérien moderne, la protection du patient, de l'équipage et des tiers revêt une grande importance.

Pourtant, aucun système ni individu n'est absolument infaillible. Afin de détecter au plus tôt les défauts techniques, les manquements aux procédures ou les déficits de formation et de minimiser ainsi les risques, la Rega peut compter sur plusieurs systèmes de notification des défaillances. Les air safety reports (ASR) permettent par exemple de faire état d'incidents affectant la sécurité. Quant au critical incident reporting system (CIRS), il sert à signaler des incidents médicaux de façon anonyme.

Il existe en outre des systèmes automatisés qui enregistrent les écarts constatés par rapport aux paramètres de vol. À travers ces procédures éprouvées de gestion des risques et de la qualité, la Rega est en mesure d'analyser les causes des dysfonctionnements, d'en tirer des conclusions pertinentes et de prendre les mesures qui s'imposent. C'est notamment le rôle des Flight Safety Officers avions-ambulance et hélicoptères ainsi que du Medical Safety Officer.

Enjeux réglementaires du sauvetage aérien

Les organisations du secteur de l'aviation sont aujourd'hui confrontées à une infinité de réglementations, prescriptions et normes. Seules celles qui satisfont à toutes les exigences reçoivent des services compétents l'autorisation de transporter des passagers – ou des patients dans le cas de la Rega (les principaux certificats figurent à la page 19). Les autorités aéronautiques imposent notamment de désigner des « nominated persons ». Il s'agit de collaborateurs qui, chargés d'accomplir les tâches clairement définies qui leur sont dévolues, sont personnellement responsables du respect de toutes les prescriptions et directives relatives à l'homologation. La complexité du dispositif réglementaire se reflète également dans l'organisation de la Rega (voir illustration aux pages 16/17).

C'est ainsi que le CEO de la Rega n'est pas uniquement président de la Direction, il est également enregistré auprès des autorités compétentes en tant que responsable des opéra-

La Rega réunit en son sein diverses unités organisationnelles spécialisées dont voici une sélection.

Responsabilités	Domaines au sein de la Rega	
Gestion des interventions	Opérations hélicoptères (Heli OPS)	Opérations avions-ambulance (Jets OPS)
Maintien de la navigabilité des aéronefs	Maintenance hélicoptères	Maintenance avions-ambulance
Formation des équipages, encouragement de la relève	Ecole de pilotage hélicoptères (AW Da Vinci, EC 145)	Ecole de pilotage avions-ambulance (Challenger CL-604)
Formation médicale et soins médicaux	Service médical hélicoptères, sauveteurs professionnels hélicoptères	Service médical avions-ambulance, service soins médicaux avions-ambulance
Innovation, indépendance	Organisme de conception (ingénierie)	
Qualité, respect des procédures	Gestion de la qualité (ISO 9001)	
Sécurité et compliance	Sécurité et compliance, Flight Safety Officers, Medical Safety Officer	



Des fonctions et des impératifs différents avec un objectif commun: le sauvetage aérien.

tions aériennes (Accountable Manager, dans le jargon). A ce titre, il répond de l'ensemble des opérations aériennes de la Rega. Quant aux diverses nominated persons dans chaque domaine spécifique, elles doivent avoir en tout temps un accès direct et sans réserve au CEO.

Il s'agit notamment des responsables des opérations aériennes* (Flight OPS), des opérations au sol* (Ground OPS), de l'école de pilotage* (Crew Training) ou du maintien de la navigabilité* (Continuing Airworthiness). Les responsables de la maintenance des aéronefs* (Aircraft Maintenance) ou de l'ingénierie (Design Organisation) sont eux aussi enregistrés en tant que tels, tout comme le responsable de la sécurité et de la conformité (Safety and Compliance), qui, aux côtés des Flight Safety Officers* et du Medical Safety Officer, est chargé du respect de toutes les dispositions en matière de sécurité.

Un objectif commun

Les considérations ci-dessus quant à la complexité de la Rega ne prétendent pas à l'exhaustivité. Au-delà du dispositif juridique s'appliquant à l'aéronautique, la Rega est soumise à de nombreuses prescriptions dans les domaines de la médecine et des finances. En qualité de fondation d'utilité publique, elle est régulièrement inspectée par l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne et doit satisfaire à des normes comptables

strictes. Enfin, la certification ISO-9001 était un passage obligé pour la Rega, soucieuse de la qualité de ses prestations.

Le principal défi est de ne pas s'éparpiller parmi cette profusion de fonctions, tâches et prescriptions. C'est le rôle des cadres d'assurer la cohésion entre tous leurs collaborateurs expérimentés et souvent hautement spécialisés. Mais il faut surtout ne pas perdre de vue la mission fondamentale de la Rega, qui est d'apporter une assistance médicale aérienne rapide. Une tâche simple à première vue, mais les apparences sont souvent trompeuses. C'est dans cette mission qu'il faut chercher l'objectif commun à l'ensemble de la Rega: venir en aide aux personnes en détresse.

* Une « nominated person » respectivement pour les avions-ambulance et les hélicoptères

Certificats

Air Operator Certificate CH.AOC.1015

Certificat de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) relatif aux opérations aériennes par avions-ambulance incluant le transport professionnel de personnes ainsi qu'un service médical d'urgence.

Autorisation d'exploitation CH.AOC.BB.1015

Autorisation de l'OFAC relative au transport de passagers dans le cadre du certificat CH.AOC.1015 valable et des aéronefs concernés (avions-ambulance).

Approval Certificate CH.MG.1015

Certificat de l'OFAC en qualité d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) des avions conformément aux règles de maintenance du constructeur.

Air Operator Certificate CH.AOC.3030

Certificat de l'OFAC relatif aux opérations aériennes par hélicoptère incluant le transport professionnel de personnes ainsi qu'un service médical d'urgence.

Autorisation d'exploitation CH.AOC.BB.3030

Autorisation de l'OFAC relative au transport de passagers dans le cadre du certificat CH.AOC.3030 valable et des hélicoptères concernés.

Approval Certificate CH.MG.3030

Certificat de l'OFAC en qualité d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) des hélicoptères conformément aux règles de maintenance du constructeur.

Maintenance Organisation Approval Certificate CH.145.0216

Certificat de l'OFAC en tant qu'entreprise de maintenance technique d'avions et d'hélicoptères.

Approved Training Organisation Certificate CH.ATO.0185

Certificat de l'OFAC en tant qu'école d'aviation pour pilotes d'hélicoptères.

Approval Certificate EASA.21J.489

Certificat de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en tant qu'organisme de conception (ingénierie, y compris certification).

ISO 9001: 2008

Gestion de la qualité

Assistance médicale aérienne

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

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

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

Fondation privée d'utilité publique, la Rega vit du soutien de plus de 2,5 millions de donatrices et de donateurs ; elle est solidement ancrée dans la population suisse. Depuis 1981, l'organisation est membre de la Croix-Rouge Suisse. Indépendante sur le plan politique, la Rega assume une mission de service public sans aucune subvention de l'Etat. De par son activité, elle contribue à la sécurité et à la qualité de l'espace économique et touristique suisse.

Chiffre clés

	2014	2013	en %
Nombre d'interventions organisées	14'435	13'793	4.7
Interventions hélicoptère	10'802	10'205	5.9
Interventions avion	1'170	1'148	1.9
Autres ¹	2'463	2'440	0.9
Nombre de donateurs (en mio.)	2.542	2.504	1.5
Nombre de collaborateurs ²	347	337	3.0
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	144	138	4.6
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	141	135	4.0
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	3.5	2.7	30.5
Total du bilan (en mio. de CHF)	539	527	2.4

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

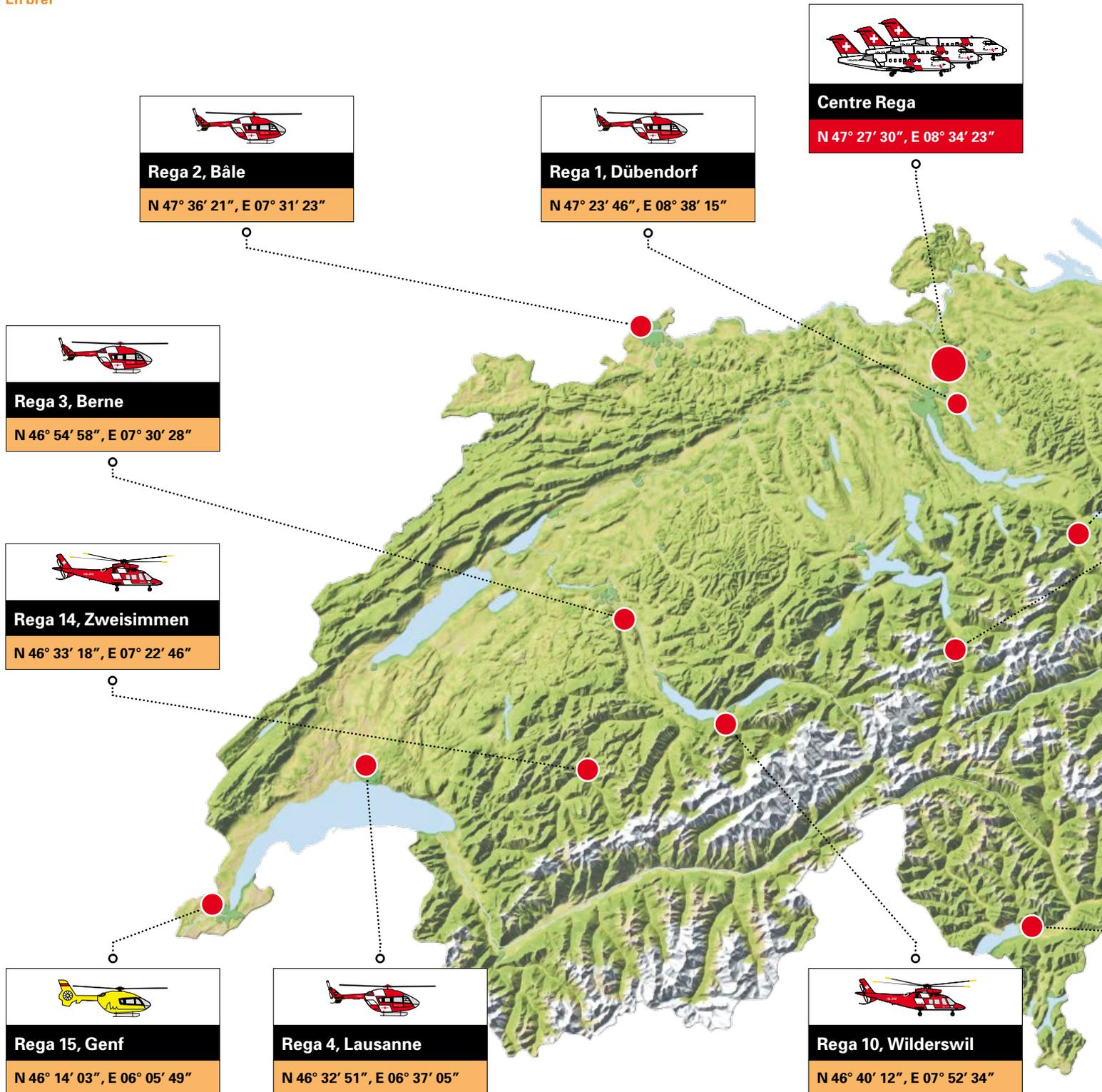




Anna Brunello
Notärztin

Solidaire, engagée, professionnelle, compétente, suisse

Vous pouvez compter sur la Rega.



Flotte des bases de plaine



Eurocopter EC 145

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

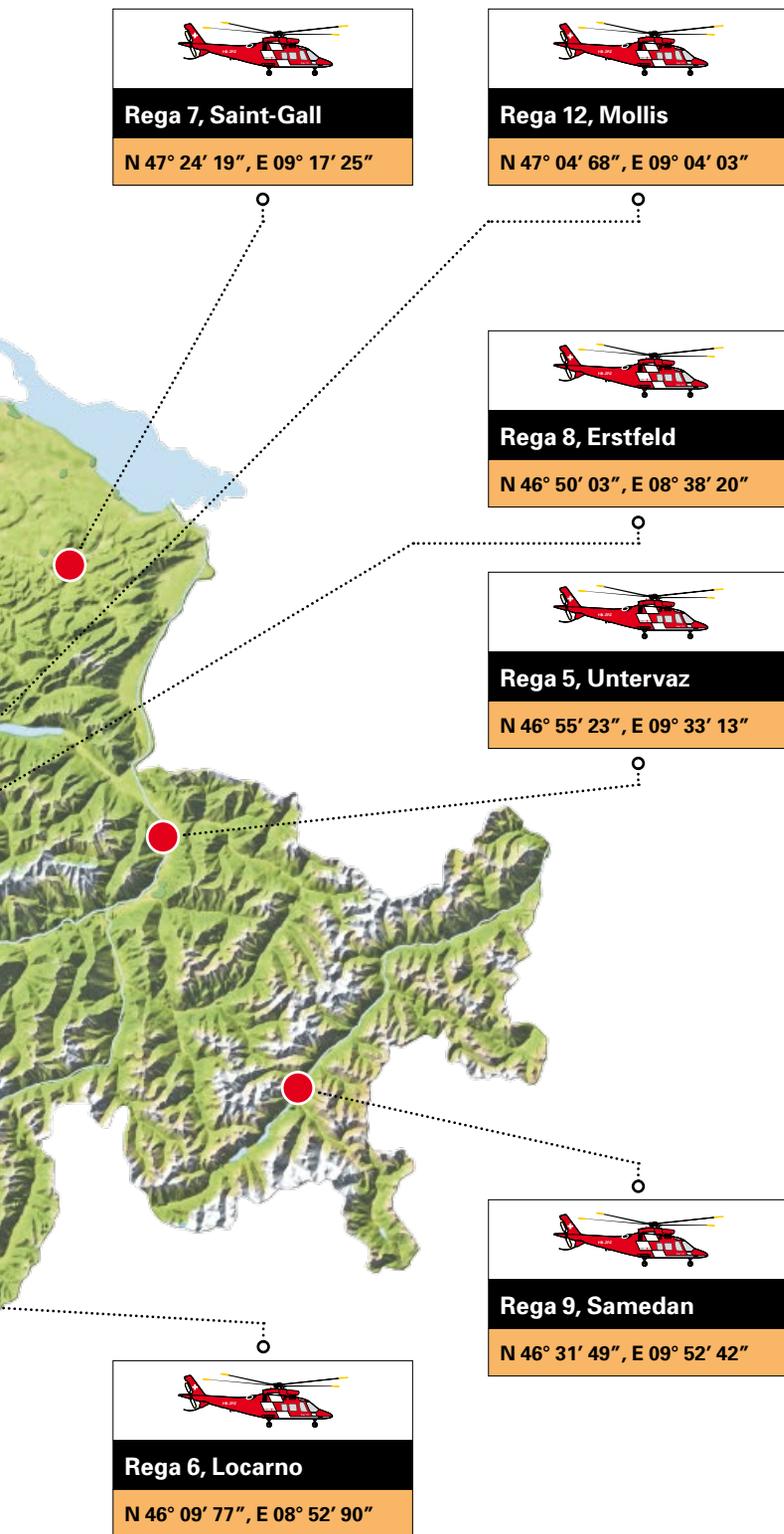
Flotte des bases de montagne



AgustaWestland Da Vinci

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

Emplacements



Centre Rega

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

Bases Rega

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

Centrale d'intervention

La centrale d'intervention, située au Centre Rega de Zurich-Kloten, organise près de 14'000 interventions par an. Elle est joignable 24 heures sur 24, en Suisse au numéro 1414 et depuis l'étranger en composant le +41 333 333 333.

Avions-ambulance



Challenger CL-604

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

Numéros d'alarme

En Suisse

1414

Depuis l'étranger

+41 333 333 333

La Rega en Suisse

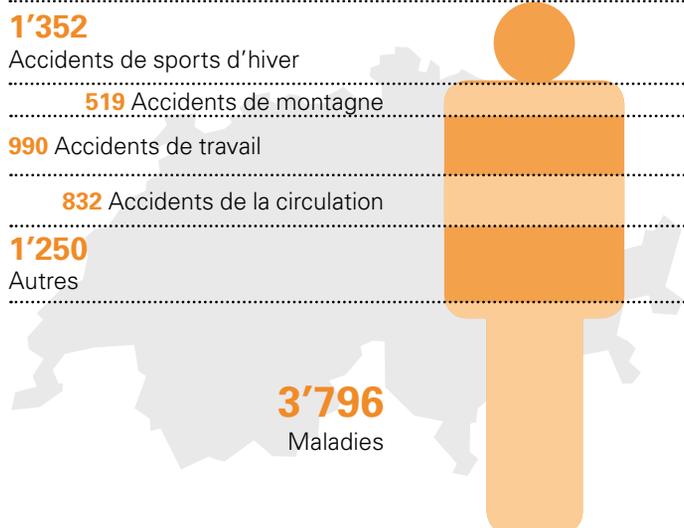


La Rega et ses hélicoptères de sauvetage sont prêts à intervenir 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, pour venir en aide aux personnes en détresse. Les 17 appareils de type AgustaWestland Da Vinci et Eurocopter EC 145 permettent une prise en charge médicale de pointe directement auprès du patient, en cas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

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

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

Interventions hélicoptère, primaires et secondaires, en 2014 (Total 8'739 patients)



La Rega dans le monde



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

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

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

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

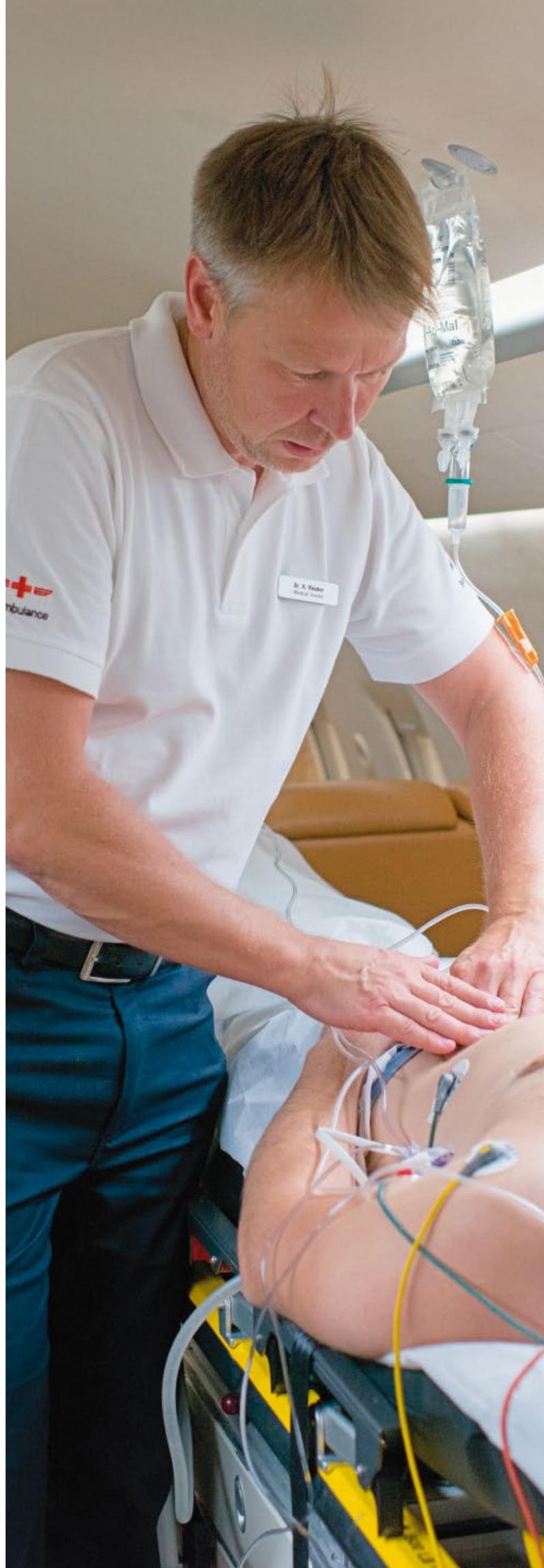
Urgences médicales à l'étranger en 2014 (Total 2'688 patients)

1'143

Patients rapatriés en avions-ambulance ou avions de ligne

1'545

Gestion d'urgences médicales



Sans donateurs, pas de Rega

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

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

Ce système unique au monde a fait ses preuves. Il laisse à la Rega une indépendance et une marge de manœuvre importantes. Au final, il lui permet de donner la priorité au bien-être des patients. La contribution donateurs, rehaussée qu'une seule fois, est restée inchangée depuis près de 20 ans.

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

Vous trouvez les dispositions relatives aux donateurs en page 42.

La couverture des frais de la Rega en 2014

CHF 86 mio. (60%)

Cotisations des donateurs et dons

CHF 58 mio. (40%)

Tiers payants et autres recettes





Un immense merci à nos 2'542'000
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 300'000 reprises, sauvant ainsi d'innombrables personnes. Si les pionniers de la Rega avaient déjà accompli des miracles, les équipages actuels perpétuent la tradition.

> **27.4.1952**



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

> **1952**



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

> **1953**



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

> **1955**



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

> **1956**



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

> **1957**



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

> **1960**



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

> **1960**



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

> **1966**



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

> **1968**



Le Bell 206A, premier hélicoptère à turbine Le Jet Ranger HB-XCU ne dispose pas de treuil. Seul un câble fixe permet de mener à bien des sauvetages en montagne quand l'atterrissage est impossible.

> **1971**



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

> **1973**



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

> **1975**



Les hélicoptères de sauvetage sur les routes Après de longues négociations, le Conseil d'Etat zurichois autorise, à l'essai, l'intervention d'hélicoptères de sauvetage lors d'accidents de la circulation.

> **1979**



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

> **1980**



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

> **1980**



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

> **1984**



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

> **2002**



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.

> **1984**



Nouvelle centrale d'intervention
La Rega installe son nouveau siège à Zurich-Seefeld et met en service sa centrale d'intervention au dernier étage du bâtiment.

> **2004**



Tsunami dans le Sud-Est asiatique
La Rega est mobilisée, dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'oeuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient au total 60 patients.

> **1985**



Un million de donateurs: le «mur du son» est franchi Le succès de l'affiliation s'intensifie. Le 23 août, la Rega établit sa millionième carte de donateur.

> **2006**



Deux millions de donateurs
La famille Van der Bent de Veyrier (GE) devient la deux millionième donatrice. Au cours d'une journée, elle est invitée à découvrir le Centre Rega.

> **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.

> **2009**



L'AW Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne Pour les interventions des bases de montagne, la Rega acquiert onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.

> **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.

> **2009**



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.

> **1992**



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

> **2010**



300'000^e intervention Des jumeaux prématurés sont transférés à bord d'un hélicoptère de la Rega de l'Hôpital pédiatrique de Lucerne jusqu'à chez eux, dans le canton de Vaud.

> **1996**



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

> **2011**



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

> **1997**



Nouveau Centre Rega à Zurich-Kloten Pour la première fois, hangar, centrale d'intervention, technique, logistique, centrale des donateurs et administration sont réunis sous un seul et même toit.

> **2012**



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.

> **1997**



Le 1414, nouveau numéro d'urgence
Le numéro d'urgence de la Rega, le 1414, est mis en service pour toute demande de sauvetage aérien en Suisse.

> **2013**



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.

> **2002**



Trois nouveaux Challenger CL-604
Trois avions identiques du fabricant canadien Bombardier renouvellent la flotte d'avions-ambulance, âgée de 15 ans.

> **2014**



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



BK117 C2
AIRBUS
HELICOPTERS

Rega 1



Rapport annuel 2014

Activités 2014	32 – 35
Charte	36
Conseil de fondation	37
Gouvernance et compliance	38 – 39
La Rega en 2014	40
Direction	41

Activités 2014

La Rega revient sur une nouvelle année de travail intensif. En effet, l'organisation a assuré au total 14'435 interventions (+4,7 %) et transporté 9'679 patients (+1,6 %), soit une moyenne de 27 patients par jour.

Hélicoptères

La centrale d'intervention de la Rega a été sollicitée plus souvent qu'en 2013, organisant un total de 10'802 opérations hélicoptères (+5,9 %); un niveau encore jamais atteint dans l'histoire de la Rega. En raison d'un été pluvieux, les missions en faveur d'agriculteurs de montagne ont connu un pic inhabituel (1'306, +25,1 %). Lors des interventions « contadino », fournies dans le cadre de l'aide aux paysans de montagne, des vaches blessées ou mortes ont été transportées à partir de lieux non praticables jusqu'au prochain endroit accessible par un autre moyen de transport. Pour mener à bien ces

transports d'animaux, elle mandate des compagnies d'hélicoptères commerciales. Les coûts des vols non pris en charge par les assurances sont couverts par l'affiliation des paysans à la Rega. Les conditions météorologiques, qui influencent le comportement de la population suisse pendant ses loisirs et le temps en montagne, se reflètent généralement sur le nombre d'interventions.

En 2014, les hélicoptères de la Rega ont effectué 30 interventions en moyenne par jour, dont près d'une sur cinq de nuit. Les activités du TCS dans le canton d'Argovie, où la fréquence des interventions de la Rega est restée stable (99, +4,2 %), n'ont eu cette année encore qu'une très faible répercussion sur les chiffres.

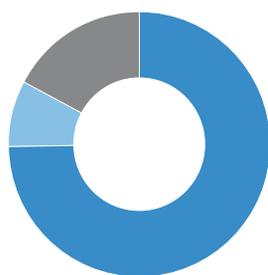
Depuis un peu plus d'un an, le sauvetage aérien dans l'ensemble du canton de Berne est organisé par la Rega et centralisé via le numéro d'alarme 1414.

Avions

En 2014, les trois avions-ambulance de la Rega sont légèrement moins intervenus qu'en 2013 (786, -0,9 %), mais ont transporté quelques patients supplémentaires (799, +0,3 %). Les trajets longue distance ont été plus nombreux, entraînant une hausse des heures de vol effectuées (4'016, +3,9 %). La barre des 4'000 heures a ainsi été à nouveau franchie, ce chiffre n'avait pas été atteint depuis 2007. La planification avisée des chefs d'opération permet de plus en plus souvent de combiner des missions pour rapatrier plusieurs patients à bord d'un même avion-ambulance et ainsi, de réduire les coûts. Comme les années précédentes, les avions de la Rega ont été mobilisés partout dans le monde, notamment à deux reprises en Polynésie française, dans le Pacifique Sud.

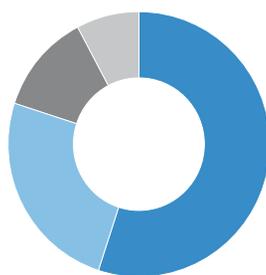
Le nombre de patients rapatriés par avion de ligne a lui aussi augmenté

Nombre d'interventions



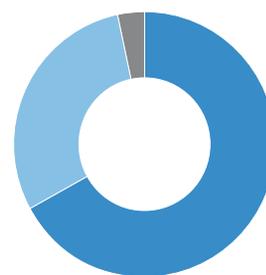
	2014	2013	+/-
Total	14'435	13'793	4.7 %
■ Hélicoptère	10'802	10'205	5.9 %
■ Avion-ambulance/de ligne	1'170	1'148	1.9 %
■ Autres ¹	2'463	2'440	0.9 %

Interventions hélicoptère



	2014	2013	+/-
Total	10'802	10'205	5.9 %
dont missions de nuit	2'121	1'908	11.2 %
■ Interventions primaires ²	5'943	5'904	0.7 %
■ Interventions secondaires ³	2'723	2'578	5.6 %
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	1'306	1'044	25.1 %
■ Interventions spéciales ⁴	830	679	22.2 %

Interventions avion



	2014	2013	+/-
Total	1'170	1'148	1.9 %
■ Avions-ambulance	786	793	-0.9 %
■ Avions de ligne	346	321	7.8 %
■ Avions affrétés	38	34	11.8 %

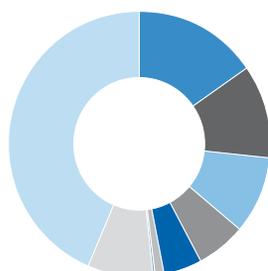
¹ Autres interventions : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

² Interventions primaires : urgences médicales

³ Interventions secondaires : transferts d'hôpital à hôpital, néonatalogie/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



	2014	2013	+/-
Total	8'739	8'587	1.8 %
■ Accidents de sports d'hiver	1'352	1'485	-9.0 %
■ Accidents de travail	990	917	8.0 %
■ Accidents de la circulation	832	818	1.7 %
■ Accidents de montagne	519	588	-11.7 %
■ Accidents de sport	422	381	10.8 %
■ Accidents d'aviation	106	133	-20.3 %
■ Accidents d'avalanche	16	39	-59.0 %
■ Autres causes	706	649	8.8 %
■ Maladies	3'796	3'577	6.1 %

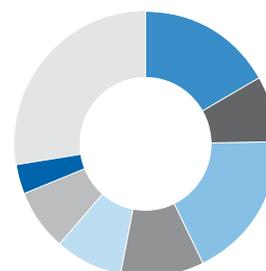
Urgences médicales à l'étranger

	2014	2013	+/-
Total	2'688	2'444	10.0 %
■ Conseil médical	1'545	1'329	16.3 %
■ Rapatriement	1'143	1'115	2.5 %

Rapatriements

	2014	2013	+/-
Total	1'143	1'115	2.5 %
■ Avion-ambulance de la Rega	799	797	0.3 %
■ Vol de ligne, accompagné	141	139	1.4 %
■ Vol de ligne, non accompagné	203	179	13.4 %

Patients transportés/accompagnés en avion



	2014	2013	+/-
Total	940	936	0.4 %
■ Blessures aux extrémités	157		
■ Traumatismes cranio-cérébraux	76		
■ Autres lésions	171		
■ Affections cardio-vasculaires	95		
■ Accidents vasculaires cérébraux	80		
■ Affections gastro-intestinales	71		
■ Tumeurs malignes	34		
■ Autres maladies	256		

(344, +8,2 %). Cette solution, plus économique et plus écologique que les rapatriements en avion-ambulance, est choisie lorsque l'état du patient autorise un transport sans conséquences négatives pour lui et pour les autres passagers et lorsque le nombre de places assises le permet.

En 2014, la Rega a organisé en moyenne trois interventions par jour avec avions.

Travaux de maintenance

Premiers appareils de type Challenger CL-604 du monde, les avions-ambulance de la Rega ont atteint les 7'800 atterrissages et ont dû de ce fait être soumis à des travaux d'inspection et de maintenance approfondis. L'échéance d'entretien étant applicable aux trois machines, la Rega n'a pu exploiter que deux avions sur trois à partir d'octobre 2014.

Grâce à une planification minutieuse des vols et à la souplesse des équi-

pages médicaux et des pilotes, cette restriction a pu être largement compensée. Pour autant, il ne faut pas s'y tromper: une flotte de trois avions-ambulance demeure indispensable pour préserver sur la durée la réactivité, la disponibilité et la capacité de soutien de la Rega au meilleur niveau. Les opérations de maintenance sur le dernier avion devraient s'achever fin avril 2015.

De nouveaux avions-ambulance pour la Rega

Au mois de décembre, le Conseil de fondation a approuvé la proposition de la Direction demandant le remplacement d'ici à 2019 des trois avions Challenger CL-604, dont la construction remonte à 2002 et 2003. En effet, le vieillissement des aéronefs accroît les besoins d'entretien et les frais d'exploitation. En outre, les nouvelles dispositions de la législation aéronautique appellent une mise en conformité

qui demanderait des investissements considérables dans la flotte actuelle.

Au terme d'une évaluation complète menée dans le cadre du projet Futura, le choix s'est porté sur le Challenger 650, une version perfectionnée de l'avion-ambulance Rega actuel, dont la fiabilité n'est plus à démontrer. Ce nouveau modèle, dont les performances, le rayon d'action et les besoins de maintenance sont très proches de ceux de son prédécesseur, est doté d'une avionique de dernière génération et de turboréacteurs légèrement plus puissants. L'acquisition de trois avions-ambulance neufs entièrement équipés reviendra à quelque 130 millions de francs (voir page 15). Cet investissement a été budgété dans la planification financière à long terme et sera intégralement financé par les ressources propres de la Rega.

Fluctuation du nombre d'interventions et de patients

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

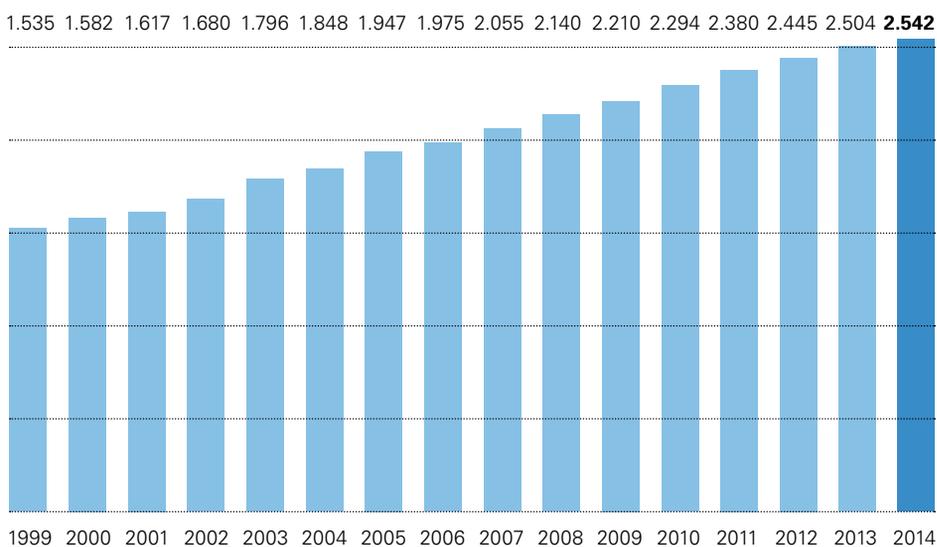
L'année météorologique 2014 en Suisse a été marquée par des conditions extrêmes. Après d'importantes chutes de neige dans le Sud en début d'année, la douceur s'est installée sur le pays jusqu'à la fin du premier semestre. L'été a été pluvieux, frais et très peu ensoleillé dans l'ensemble des régions, avec des records de précipitations sur le versant nord des Alpes en juillet. En conséquence, les interventions hélicoptérées sur la période d'avril à juin se sont intensifiées en comparaison annuelle (+18,4 %), tandis qu'en juillet (-16 %) et en août (-2,6 %), les aéronefs sont plus souvent restés au sol que de coutume.

Conseil médical de la Rega

Chaque rapatriement est systématiquement précédé d'une analyse médicale approfondie menée par l'un des douze médecins-conseils de la Rega. Le médecin de garde et le chef des opérations décident ensemble de la nécessité et de la pertinence du transport d'un patient et, le cas échéant, de sa réalisation. Les médecins-conseils, à l'instar des chefs d'opération, sont disponibles 24 heures sur 24.

Certaines compagnies d'assurances demandent aux médecins Rega de donner leur avis sur la situation médicale aiguë d'assurés malades ou victimes d'un accident à l'étranger, même s'ils ne sont pas donateurs. La Rega donne ses recommandations et la compagnie d'assurances décide si et comment un rapatriement doit être organisé.

Evolution du nombre de donateurs jusqu'en 2014 (mio.)



Hausse appréciable du nombre de donateurs

Grâce aux donatrices et donateurs de la Rega, la Suisse dispose aujourd'hui d'un sauvetage aérien qui sert de référence dans le monde entier et jouit d'une grande reconnaissance. Les contributions des donatrices et donateurs permettent de subvenir à plus de la moitié des coûts et donc de garantir la disponibilité 24 heures sur 24 des aéronefs de la Rega, pour une assistance rapide et professionnelle en tout temps. Pour les remercier de leur soutien, la Rega dispense ses donatrices et donateurs des éventuels coûts d'intervention non pris en charge par les assurances.

L'an passé, le nombre d'affiliations a augmenté de 38'000 (+1,5 %), ce qui correspond à la population de Schaffhouse. Désormais, ce sont 2,542 millions de donatrices et donateurs qui soutiennent la Rega par leur contribution annuelle (ne sont pas comptabilisés dans les affiliations familiales les mineurs et le partenaire).

Evolution financière

L'assise financière de la Rega demeure extrêmement solide. Les réserves disponibles ont été légèrement relevées

(+3 %) pour assurer l'autofinancement intégral des multiples améliorations et innovations programmées à moyen et à long terme. Par ailleurs, un nombre grandissant d'assureurs refusent la prise en charge des interventions par les assurances complémentaires au motif que les patients sont affiliés à la Rega. Cette tendance fait l'objet d'un suivi attentif.

Investissements futurs

Le renouvellement prochain de la flotte d'avions représentera un investissement de 130 millions de francs. De même, en vue de la concrétisation de la vision d'un sauvetage aérien par tous les temps (voir page 6), des montants importants ont été inscrits dans la planification financière à long terme. S'agissant des aménagements à l'étude sur l'aéroport de Zurich, l'option envisagée par l'exploitant pour résoudre le problème des croisements de pistes obligerait la Rega à céder sa place aux travaux et à quitter son siège actuel, ce qui entraînerait d'autres investissements relativement élevés. Enfin, la Rega a lancé cette année de nouveaux projets informatiques destinés à moderniser la direction des interventions et la comptabilité.

Vols aux instruments pour hélicoptères

Les mauvaises conditions météorologiques empêchent les équipages de porter secours à près de 600 personnes par an. Face à ce constat, la Rega entend agir pour pouvoir aider un plus grand nombre de personnes en détresse.

Sa vision est la suivante: un jour, ses hélicoptères de sauvetage devront être capables d'intervenir partout dans les pires conditions de visibilité, et ce grâce à des instruments de navigation de précision. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et la société de contrôle aérien Skyguide, la Rega travaille déjà sur de nouvelles procédures d'approche par GPS ainsi que sur la création de trajectoires adaptées aux vols aux instruments entre les hôpitaux (voir page 6).

Afin de s'affranchir des aléas du ciel, les missions doivent pouvoir s'appuyer sur des données météorologiques actualisées en permanence et disponibles à toute heure, sans lesquelles aucun vol IFR ne saurait avoir lieu. Baptisé Thor, le dernier projet phare de la Rega prévoit l'installation d'une soixantaine de nouvelles stations météo et de webcams à travers la Suisse afin d'augmenter la quantité de données météo mises à la disposition des interventions hélicoptérées (voir page 11).

Le défi des transports spéciaux médicalisés

La Rega est chaque jour en contact avec une grande diversité d'acteurs du domaine de la santé en Suisse. Cette collaboration étroite avec les services de secours au sol, les hôpitaux, les cliniques spécialisées, les autorités et les centres de compétences joue depuis des années un rôle de premier plan dans son mode de fonctionnement. Au final, cette mise en réseau des savoir-faire profite aux patients.

L'importance des échanges dans le domaine de la santé se fait particulièrement sentir dans le cas des transports spéciaux. Quand des prématurés ou des nouveau-nés doivent être transférés dans l'isolette acquise par la Rega en 2014, l'équipage est

renforcé par des spécialistes exerçant dans de grandes cliniques pédiatriques. Un exemple qui atteste du reste que le travail en réseau est crucial bien au-delà de la mise à disposition de personnel: ainsi, les appareils médicaux utilisés par la Rega doivent répondre aux différents besoins des partenaires d'intervention tels que les hôpitaux et les ambulances de manière à offrir la compatibilité requise.

La collaboration entre les acteurs du système de santé montre aussi toute sa pertinence dans la définition de processus de prise en charge. L'épidémie d'Ebola a montré qu'il n'existe pour ainsi dire pas de concept fiable pour le transport sécurisé de patients hautement infectieux. En coopération avec plusieurs partenaires, la Rega a développé un caisson d'isolement du patient, compatible avec un usage aérien et a établi un protocole de transport spécifique. Avec ce dispositif, le rapatriement de patients atteints de maladies hautement infectieuses pourra désormais s'effectuer dans les meilleures conditions de sécurité (voir page 14).

Investissements dans le dispositif des bases

Composé de douze bases, le dispositif d'intervention de la Rega en Suisse exige des investissements réguliers afin de rester à la pointe du progrès. Les travaux de modernisation de la base d'Erstfeld, construite il y a 23 ans, se sont achevés fin 2014. Les locaux ont été rénovés et agrandis pour un montant de près de 2,5 millions de francs.

Au cours de l'année à venir, la base de Saint-Gall, datant de 1984, sera à son tour entièrement modernisée. En Engadine, la Rega envisage toujours avec ses partenaires sur place d'élever un nouveau bâtiment en remplacement de l'actuelle base de l'aérodrome de Samedan. Aucune avancée concrète n'a toutefois été réalisée l'an dernier.

Soupçon de divulgation de données

A l'été 2014, quelques jours durant, la Rega s'est retrouvée sous les feux de l'actualité suite à une tentative de

vente du dossier médical de Michael Schumacher à des médias. L'organisation a eu accès à ces documents dans le cadre du mandat de transfert de l'ancien pilote de Formule 1 de Grenoble à Lausanne. Réagissant à l'annonce d'un possible vol du dossier, la Rega a immédiatement porté plainte. Suite aux investigations des autorités de poursuite pénale, le Ministère public du canton de Zurich a ordonné la mise en garde à vue d'un collaborateur de la Rega pour violation du secret de fonction. Cette personne s'est suicidée dans sa cellule. Le personnel de la Rega, la Direction et le Conseil de fondation se souviennent encore avec émotion de cet événement tragique. L'affaire a été classée sans suite. La présomption d'innocence demeure pour le collaborateur décédé.

Charte

1 Notre mission

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

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

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

2 Notre philosophie

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

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

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

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

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

3 Nos donatrices et donateurs

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

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

4 Nos partenaires

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

Nous agissons en qualité de partenaire juste et fiable.

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

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

5 Nos collaboratrices et collaborateurs

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

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

Nous souhaitons atteindre cet objectif par :

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

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

6 Nos valeurs

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

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

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

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

Conseil de fondation

Conseil de fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

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

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, depuis 2009, membre du comité directeur

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

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

Andreas Berger, Dr med., Immensee, depuis 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, depuis 2013

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013

Gerold Biner, Zermatt, dès 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, dès 2015

Franz Stämpfli, Innertkirchen, dès 2015

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

Démissions à fin 2014

Franz Steinegger, Flüelen, de 1990 à 2014

Paul Maximilian Müller, Berne, de 1990 à 2014

Roland Müller, Prof., Dr en droit, Staad, de 2006 à 2014

Bruno Jelk, Zermatt, de 2007 à 2014

Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Adrian Frutiger, PD, Dr med.

Andreas Berger, Dr med.

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Commission des finances

Michael Hobmeier, président

Ulrich Graf

Josef Meier

Conseil consultatif des organisations partenaires

Franz Stämpfli, Conseil de fondation de la Rega et représentant du Secours Alpin Suisse, président

Thomas Emmerich, Conseil de fondation de la Rega

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

Patrick Deriaz, représentant de Spéléo-Secours

Markus Denzler, représentant des commandants de police

Vali Meier, représentant des Remontées Mécaniques Suisses

Stefan Eng, représentant des Forces aériennes suisses

Peter Salzgeber, représentant des centrales d'appels sanitaires urgents 144

Daniel Sulzer, représentant de la Swiss Helicopter Association

Organe de révision

KPMG SA, Zurich

au 1^{er} janvier 2015

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



Gouvernance et compliance

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

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

Conseil de fondation

Le Conseil de fondation est l'organe suprême de la Rega. Il régit les principes de l'organisation conformément à l'acte de fondation. Il édicte la Charte ainsi que les règlements d'application. Il vote la stratégie et le budget. Il approuve le rapport annuel et les comptes annuels. Il régule la surveillance et le contrôle des activités. En outre, il adopte les principes relatifs à l'indemnisation des membres du Conseil de fondation et de la direction.

Le Conseil de fondation se compose de 15 membres au maximum, élus pour quatre ans. Leur réélection est autorisée jusqu'à leur 70^{ème} anniversaire. Les mandats sont renouvelables sans autre limitation. Le Conseil de fondation élit en son sein un président ainsi qu'un comité directeur composé de cinq membres, dont il définit les tâches et les compétences.

Comité directeur du Conseil de fondation

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

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

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

Direction

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

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

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

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

Commission médicale

La commission médicale se compose du Prof. Dr med. Christian Kern, président, et de trois médecins, membres du Conseil de fondation. Le président de la direction et le médecin-chef participent aux réunions; au besoin, d'autres experts, avec voix consultative et droit de proposition, sont impliqués.

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

Commission des finances

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

La commission des finances est un organe consultatif du Conseil de fondation. Elle traite des questions relatives à la planification des finances, au budget, à la politique d'investissements et de placements, au système de contrôle interne, et vérifie périodiquement les rapports financiers.

Conseil consultatif des organisations partenaires

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

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

Présentation des comptes et contrôle interne

La présentation des comptes de la Fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega est effectuée en

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

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

Gestion des risques – système de contrôle interne (SCI)

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

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

Participations de la Rega

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

En outre, la Rega détient des participations minoritaires opérationnelles

et fonctionnelles à hauteur de 17 % maximum dans des compagnies d'hélicoptères, des coopératives d'aéroports et des compagnies d'assistance sises en Suisse. Ce portefeuille de participations sert à réaliser le but de la fondation Rega. Pour ce qui est de la gestion de patrimoine, les participations/placements de la Rega sont gérés par des administrateurs externes dans le cadre d'un mandat écrit ad hoc.

Indemnisation des membres du Conseil de fondation

L'indemnisation des membres du Conseil de fondation obéit au règlement approuvé par la Surveillance fédérale des fondations. Cette indemnisation (forfaits, jetons de présence et défraiements) rembourse les membres du Conseil de fondation d'une partie des dépenses engagées pour la préparation des réunions, l'examen des dossiers et la présence à des réunions du Conseil de fondation, du comité directeur du Conseil de fondation, de commissions spécialisées et ad hoc, du conseil consultatif, des organisations partenaires, des fondations de prévoyance et d'autres sociétés où la Rega détient des participations. Toutes les indemnités des membres du Conseil de fondation et de son président sont détaillées dans les comptes annuels consolidés de la Rega.

Surveillance de la fondation

En tant que fondation d'utilité publique, la Rega et ses organes sont placés sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. Cette dernière contrôle chaque année le rapport d'activités de la Rega. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 12 janvier 2015, sans contestation aucune.

La Rega en 2014

11 mars: Le car d'un groupe de touristes suisses se renverse à Grande Canarie, faisant un mort et dix-sept blessés. La Rega rapatrie à bord de ses avions-ambulance onze blessés graves sur six vols au total. Dans le cadre de cette intervention d'envergure, elle dépêche sur place un médecin et un chef d'opération afin d'assurer une prise en charge optimale des personnes hospitalisées.

10 mai: La journée portes ouvertes organisée à la base de Zweisimmen attire plus de 4'000 fans de la Rega. L'occasion pour eux de jeter un regard dans les coulisses de cette nouvelle infrastructure inaugurée en novembre 2013 dans le Simmental, et d'admirer les hélicoptères EC 145 et Da Vinci de la Rega, ainsi qu'un Super Puma et un EC 635 des Forces aériennes suisses.

30 mai: Fournir des contenus variés, intéressants et pratiques: tel est le mot d'ordre de la version remaniée du magazine 1414 de la Rega, qui se présente dans un nouveau format, avec une maquette qui fait la part belle aux images et aux services. En outre, le Shop Rega en fait désormais partie intégrante.

17 juin: Le projet phare REMICO entre dans sa phase finale avec l'installation du boîtier de commande BGH 12 et la première transmission de coordonnées directement dans le cockpit d'un hélicoptère de sauvetage. Le BGH 12 permet à la centrale de la Rega de communiquer à l'ordinateur de bord des hélicoptères des coordonnées géographiques numériques par l'intermédiaire d'un système de gestion des missions.

18 juin: Le prince héritier Naruhito se rend à Berne pour marquer les 150 ans des relations diplomatiques entre la Suisse et le Japon. Il demande à passer un après-midi à la base d'intervention bernoise de la Rega, où il assiste à des hélitreuillages et observe des hélicoptères EC 145.

29 juillet: A Trondheim, un car transportant 17 touristes suisses quitte

la route. L'accident fait plusieurs blessés et trois morts. Une fois de plus, le dispositif de la Rega est à la hauteur de la situation: le jour même, un avion-ambulance s'envole pour la Norvège avec à son bord deux médecins, un infirmier et un chef d'opération qui prennent en charge les patients et organisent leur rapatriement.

13 août: Quatre hélicoptères de sauvetage de la Rega interviennent suite au déraillement spectaculaire d'un train à Tiefencastel (GR). Deux d'entre eux se rendent immédiatement sur le lieu de l'accident, caractérisé par un terrain escarpé et impraticable, afin d'hélitreuiller les passagers, dont certains sont grièvement blessés. Les deux autres prennent en charge les patients sur une hélisurface intermédiaire pour les transporter ensuite rapidement vers les hôpitaux appropriés.

22 août: La Rega rapatrie un prématuré dans son nouvel incubateur de transport à bord d'un avion-ambulance.

21 septembre: Après douze ans de service, le premier des trois avions-ambulance de la Rega dépasse la barre des 7'800 atterrissages et 15'000 heures de vol – un record pour un CL-604. Cela implique une révision générale de huit semaines pour chacun de ces appareils.

2 novembre: La Rega effectue son millième vol de sauvetage en réponse à une alerte lancée depuis son application d'urgence. La transmission automatique des coordonnées du patient de la centrale au cockpit garantit une intervention encore plus efficace. L'application mobile de la Rega franchit le cap des 900'000 téléchargements.

10 novembre: Le site www.rega.ch est désormais adapté aux appareils mobiles. Sa nouvelle conception réactive s'ajuste à la taille de l'écran.

10 décembre: Comme tous les autres hélicoptères de la flotte Rega, le Da Vinci HB-ZRS dispose désormais d'un cockpit équipé pour le vol aux instruments.



11 mars



10 mai



18 juin



13 août



22 août



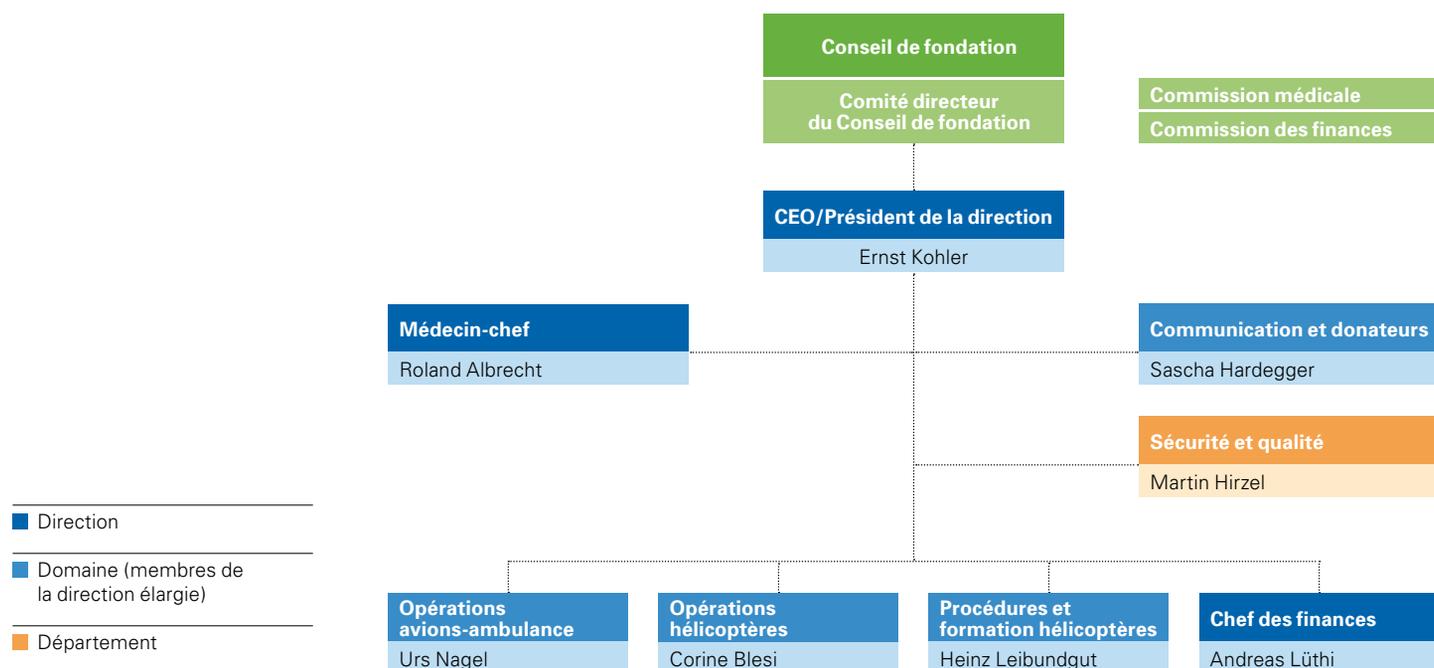
21 septembre



2 novembre

Direction

Organigramme au 1^{er} janvier 2015



De gauche à droite: Sascha Hardegger, Roland Albrecht, Corine Blesi, Andreas Lüthi, Ernst Kohler, Heinz Leibundgut, Urs Nagel



Dispositions relatives aux donateurs de la Rega

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

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

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

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

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



1. Suisse et Principauté du Liechtenstein

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

2. Dans le monde

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

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

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

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Téléphone 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Téléphone 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel-Flughafen
Téléphone 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1
3123 Belp
Téléphone 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33
1018 Lausanne
Téléphone 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Postfach
7204 Untervaz
Téléphone 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Téléphone 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

Postfach 320
9015 St. Gallen
Téléphone 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40
6472 Erstfeld
Téléphone 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6
7503 Samedan
Téléphone 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17
3812 Wilderswil
Téléphone 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz
8753 Mollis
Téléphone 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Postfach 210
3770 Zweisimmen
Téléphone 033 729 10 30

Base d'hélicoptère partenaire

Rega 15, Genève

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

Impressum

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

Rédaction
Sascha Hardegger
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann

Edition française
CRS, Berne
Cadence Conseils, Lausanne

Photos
Andrea Badrutt
Olivier Born
Marcel Haldimann
Philipp Keller
Tom Lüthi
Christian Perret
Markus Rieder
Martin Rindlisbacher
Iris Ritter
Archives photos de la Rega/Divers

Production
tutto fatto, Zurich

Graphisme
Schenker visuelle Kommunikation, Zurich

Prépresse
Swissprinters, Zurich

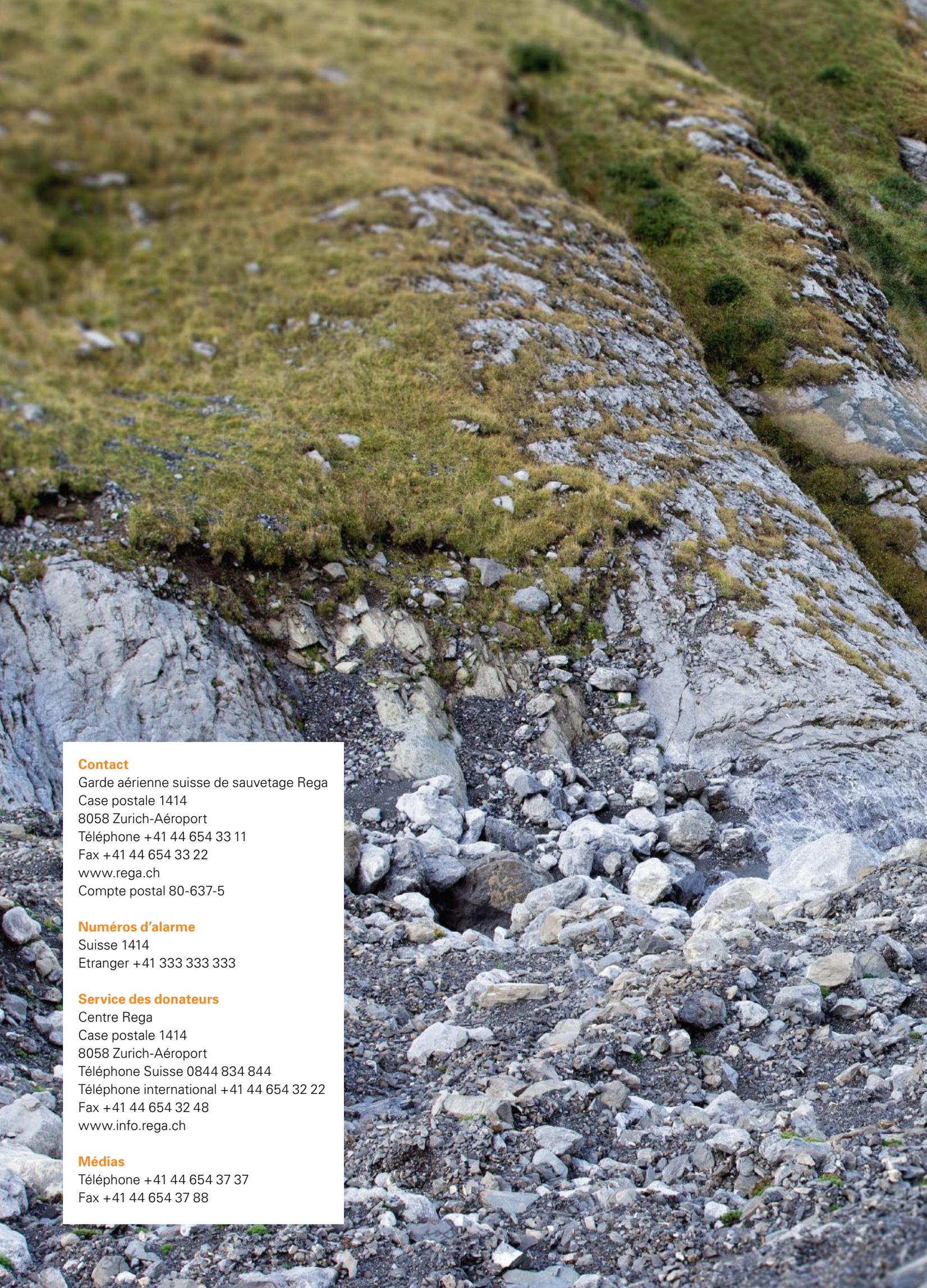
Impression
Hürzeler AG, Regensdorf

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

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

© Avril 2015. Tous droits réservés; reproduction
autorisée moyennant mention de la source





Contact

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

Numéros d'alarme

Suisse 1414
Etranger +41 333 333 333

Service des donateurs

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

Médias

Téléphone +41 44 654 37 37
Fax +41 44 654 37 88