



**Rega 2019**  
avec Rapport annuel 2018



rega

HB-



# Sommaire

## Rega 2019

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

## Rapport annuel 2018

<b>Activités 2018</b>	<b>28–31</b>
<b>Charte</b>	<b>32</b>
<b>Conseil de fondation</b>	<b>33</b>
<b>Gouvernance et compliance</b>	<b>34–35</b>
<b>La Rega en 2018</b>	<b>36</b>
<b>Direction</b>	<b>37</b>



# « Le soutien de nos donateurs porte le progrès du sauvetage aérien »



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Au début des années 60, les coûts du sauvetage hélicoptère dépassèrent les moyens de la jeune Garde aérienne suisse de sauvetage. Dans le même temps, le Conseil fédéral venait de lui refuser son soutien. Le président de la Rega en fonction à ce moment-là, Fritz Bühler, décida alors de faire appel à la générosité de la population. Le principe de l'affiliation était né ; c'est cette colonne vertébrale qui permit à la Rega de poursuivre son engagement au service des personnes en détresse.

En substance, peu a changé depuis lors. L'an dernier, le soutien de la population a encore surpassé celui des années précédentes, et il conditionne toujours autant l'existence de notre organisation. Pour cette raison, nous nous réjouissons, avec l'ensemble de nos collaborateurs, que la grande famille des donateurs se soit encore élargie : avec les 47'000 personnes qui nous ont rejoints l'an passé, 3,483 millions d'affiliés portent désormais la Garde aérienne suisse de sauvetage et couvrent plus de 60 % de son budget.

Ce socle si solide nous permet d'investir sans cesse dans le développement de la Rega et du sauvetage aérien en Suisse. Ces dernières années, outre d'importants projets infrastructurels et informatiques, nous nous sommes focalisés sur le renouvellement de notre flotte et sur la concrétisation de notre vision : « Sauver par tous les temps ». En 2018, la mise en service des trois nouveaux avions-ambulance et de deux des sept nouveaux hélicoptères de plaine est venue parachever deux grands projets d'acquisition au long cours. Concernant notre vision de sauver par tous les temps, – très concrètement le développement des itinéraires de vol aux instruments et des approches dites IFR des hôpitaux, – nous nous heurtons encore et toujours aux barrières administratives, lesquelles rendent nos objectifs difficiles à atteindre.

Les chiffres démontrent pourtant à quel point notre vision apporte une importante valeur ajoutée au bénéfice des patients. L'an dernier, grâce aux vols aux instruments, plus de 300 patients ont reçu une aide médicale aérienne d'urgence. Sans cette technologie de pointe, notre aide n'aurait pu leur être apportée ou, dans le meilleur des cas, seulement avec beaucoup de retard. Au total, la centrale d'intervention a organisé plus de 17'000 missions en 2018, un cap singulier dans les 66 ans d'histoire de la Rega. Nos avions-ambulance ont effectué 4'700 heures de vol pour rapatrier en Suisse des patients malades ou accidentés aux quatre coins du globe. Nos hélicoptères quant à eux ont mené plus de 10'000 missions pour porter assistance à des personnes en difficulté.

Ces statistiques montrent que la Rega est nécessaire et nous confortent dans notre volonté de poursuivre sur la voie tracée : donner la priorité à l'humain et investir dans le futur du sauvetage aérien.

Au quotidien, lisez ce que cela signifie concrètement en page 10. Nous vous y présentons le drone développé par la Rega ; il volera bientôt de façon autonome hors du champ visuel de son opérateur. Un précieux atout de plus pour élargir le spectre des missions de recherche des personnes portées disparues.

**Michael Hobmeier**  
Président du Conseil de fondation

**Ernst Kohler**  
CEO/Président de la direction

# Une unité de soins intensifs volante

**La Rega effectue chaque année quelque 3'000 interventions dites secondaires, soit le transfert de patientes et patients d'un hôpital vers un autre. Ses hélicoptères jouent un rôle important dans le secteur de la santé en Suisse en effectuant des transports sûrs et rapides entre les hôpitaux des régions périphériques et les centres hospitaliers dotés d'unités spécialisées.**

Dès 2009, une collaboration inter-cantonale s'est mise en place dans le domaine de la médecine hautement spécialisée (MHS). Les cantons se sont engagés dans une convention à coordonner la planification nationale et l'attribution des prestations médicales hautement spécialisées. Il y a donc désormais, en lieu et place de 26 solutions cantonales, une planification commune pour l'ensemble de la Suisse. Cette politique s'avère pertinente sur le plan économique et du point de vue qualitatif. En effet, pour nombre d'interventions médicales et de traitements hautement spécialisés, la Suisse compte trop peu de cas pour que ces prestations puissent être proposées par tous les établissements de soins avec le niveau de qualité et de rentabilité requis. Pour cette raison, les transplantations d'organes, les interventions neurochirurgicales ou d'autres interventions tout aussi complexes ne sont réalisées que dans quelques grands centres dotés des équipements appropriés.

Or l'hélicoptère s'avère souvent le moyen le mieux adapté pour transporter rapidement et en toute sécurité des malades ou blessés graves d'une région périphérique vers un centre hospitalier doté d'une infrastructure de pointe. C'est pourquoi la Rega s'attache depuis des années à tirer parti des progrès techniques et médicaux pour offrir à ses patients une prise en charge optimale en vol. Son credo : ce qui est possible sur le plan médical au sol, c'est-à-dire dans un hôpital ou dans une ambulance, doit aussi l'être pour les patients transportés par voie aérienne.

## Appareils cardiovasculaires

Chaque année, la Rega transporte à bord de ses hélicoptères et de ses avions-ambulance plus de 2'000 patients atteints de maladies cardio-vasculaires, dont des malades en grande insuffisance cardiaque ayant besoin d'un système d'assistance circulatoire. Depuis des années, ses médecins développent des solutions de transport intégrant des équipements de soins intensifs mobiles, à l'image des appareils d'oxygénation par membrane extracorporelle (ECMO) et du ballon de contre-pulsion intra-aortique (BCPIA).

Utilisée en médecine intensive, l'ECMO est une machine d'assistance qui maintient, intégralement ou partiellement, la fonction des poumons et/ou du cœur en cas de défaillance. Le BCPIA est un dispositif cardiovasculaire utilisé en cas d'insuffisance cardiaque – p. ex. après un infarctus – pour améliorer l'irrigation et l'oxygénation du muscle cardiaque.

Dès 2008 déjà, la Rega a acquis un BCPIA puis, une année plus tard, deux ECMO. En 2010, elle a transporté un patient relié à un appareil ECMO lors d'un vol transatlantique effectué à une altitude normale, une première mondiale. Un avion de la Rega a accompli la mission ECMO la plus longue : début 2019, un équipage de la Rega a transporté une patiente de Londres à Kaohsiung, Taïwan. A ce jour, la Rega est la seule organisation de sauvetage aérien en Suisse en mesure d'effectuer des transports avec des appareils comme le BCPIA ou l'ECMO. Durant la seule année 2018, elle a effectué 41 interventions de ce type.

## Pour un bon départ dans la vie

La Rega prête une attention particulière au transport de ses plus jeunes patientes et patients. Environ 230 fois par an, elle assure le transfert de nouveau-nés et de prématurés d'hôpitaux périphériques vers un centre hospitalier doté d'un service de néonatalogie. Durant les premières heures de leur vie, les prématurés souffrent souvent de difficultés respiratoires, car leurs poumons ne sont pas encore pleinement fonctionnels. Outre la



ventilation en continu des poumons des nouveau-nés lors d'un transfert inter-hospitalier, l'incubateur de transport permet aussi de stabiliser leur température corporelle. En raison de la faible disponibilité de ces appareils en Suisse, la Rega a décidé en 2014 d'acquiescer son propre incubateur de transport. Il peut être utilisé aussi bien dans ses hélicoptères que dans ses avions-ambulance.

## Une propre unité de R&D

Les nombreuses règles à respecter pour pouvoir embarquer des appareils



Sur l'héliport de l'Hôpital universitaire de Lausanne: transfert d'un patient relié à une machine cœur-poumon mobile.

médicaux high-tech comme l'ECMO, le BCPIA ou des incubateurs de transport à bord d'aéronefs constituent un défi de taille. Dans un hélicoptère, il faut ainsi garantir qu'un appareil et son arrimage soient aptes à supporter une force jusqu'à 20 fois supérieure à la force gravitationnelle. Les ingénieurs et constructeurs de l'unité de recherche et développement de la Rega ont mis au point et aménagé les adaptations requises. Fort de cinq collaborateurs, ce service est accrédité par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) pour approuver ces adaptations.

Son travail permet de transporter par voie aérienne des personnes en situation médicale aiguë en leur garantissant une prise en charge optimale.

#### **Des vols de transfert par tout temps**

Les aéronefs de la Rega s'apparentent ainsi à de véritables « unités de soins intensifs volantes », parfaitement adaptées aux besoins des patients et des équipages. Actuellement, les aléas météorologiques constituent le principal facteur limitatif. Une mauvaise visibilité peut clouer les hélicoptères de sauve-

tage au sol et donc interdire un vol de transfert pour une urgence médicale. C'est pourquoi la Rega s'attache depuis des années à concrétiser sa vision d'un sauvetage aérien possible quelle que soit la météo, en investissant notamment dans la construction et le développement du Low Flight Network (voir au bas de la page 9): l'objectif est de relier les aéroports, les aérodromes, les bases Rega et les hôpitaux de Suisse via un réseau d'itinéraires de vol aux instruments afin que les hélicoptères puissent, même en cas de mauvaise visibilité, se déplacer

en suivant un parcours préenregistré sur l'ordinateur de bord.

Afin que les aéronefs de la Rega puissent rejoindre le réseau LFN et le quitter ensuite, ils ont besoin, comme sur une autoroute, de points d'accès et de sortie. Jusqu'à présent, ce sont surtout les aérodromes militaires comme celui d'Emmen qui servent d'accès, car les approches aux instruments y sont déjà autorisées. La Rega souhaiterait toutefois pouvoir utiliser les hôpitaux et ses propres bases comme entrées et sorties, afin que les patients en situation d'urgence puissent être transportés sans détour et en toute sécurité vers un centre hospitalier, à l'instar de l'Hôpital de l'Île à Berne : celui-ci bénéficie depuis 2011 d'une procédure d'approche IFR permettant

aux hélicoptères de le rallier même en cas de visibilité minimale.

Le système a fait ses preuves à Berne et aidé des centaines de patients ; il est à présent étendu à d'autres lieux. Afin d'être en mesure de rejoindre le Centre suisse des paraplégiques de Nottwil, l'Hôpital universitaire de Zurich et les Hôpitaux cantonaux de Lucerne et de Winterthour en vol IFR, la Rega a soumis une demande en ce sens à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Début 2019, une autorisation lui a été octroyée pour le CHU de Zurich et l'Hôpital cantonal de Winterthour. La Rega attend encore le feu vert concernant les procédures d'approche IFR établies pour les autres hôpitaux. Avec trois hélicoptères de sauvetage AW169-FIPS toute météo dès 2021

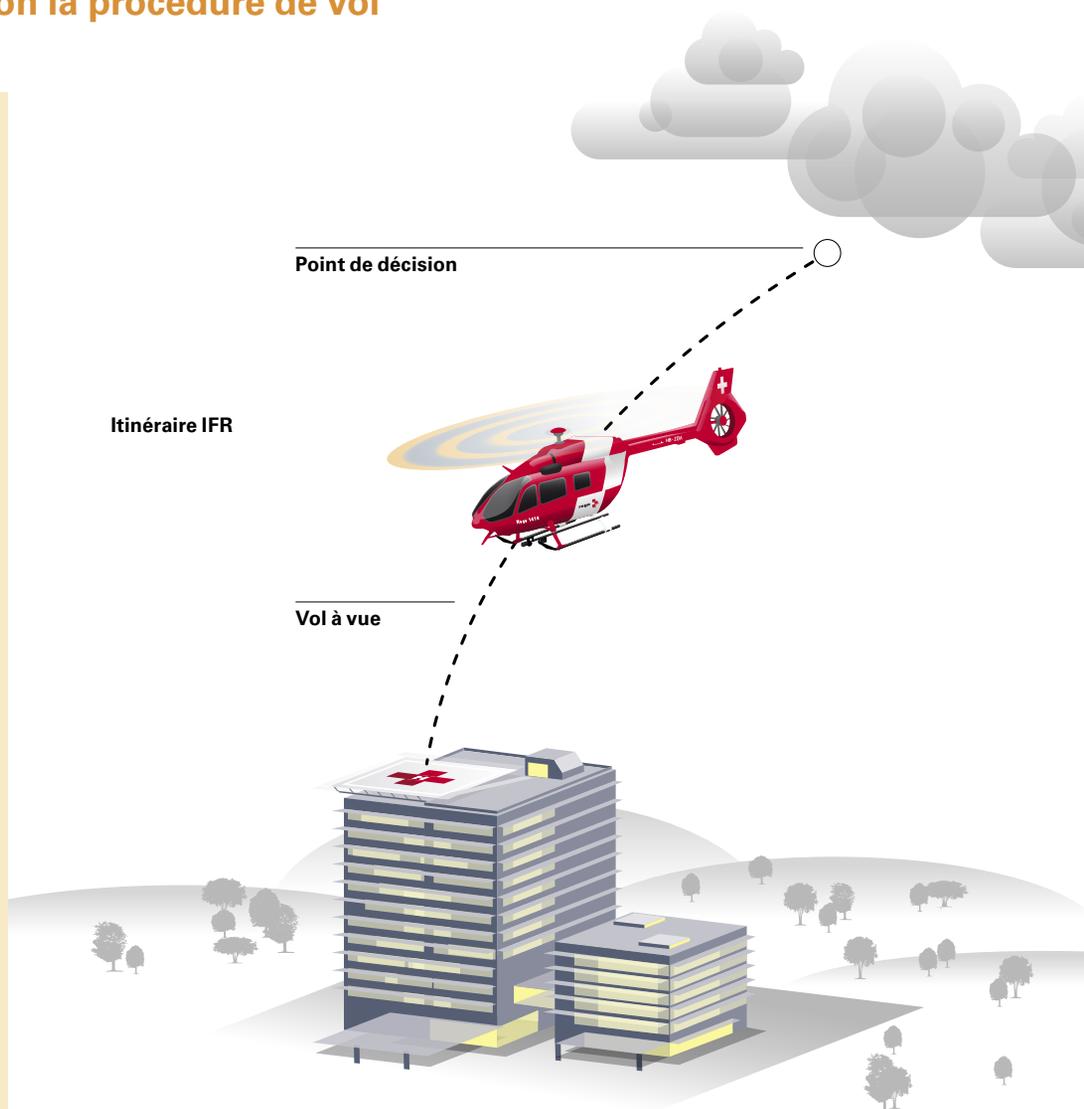
et de nouvelles procédures d'approche IFR, la Rega poursuit le développement de ses capacités à effectuer des missions secondaires et l'amélioration de l'assistance médicale de base en Suisse.

#### Partenariats avec des centres hospitaliers au bénéfice des patients

La Rega n'est que l'un des rouages d'un système bien rodé, dans lequel collaborent des partenaires très divers : services de sauvetage au sol, hôpitaux, autorités, cliniques hautement spécialisées et centres de compétences. Cet aspect se reflète notamment dans la participation de spécialistes des centres hospitaliers aux transports de patients nécessitant des soins intensifs. En cas de recours à la machine cœur-poumon

## Approche d'un hôpital selon la procédure de vol aux instruments (IFR)

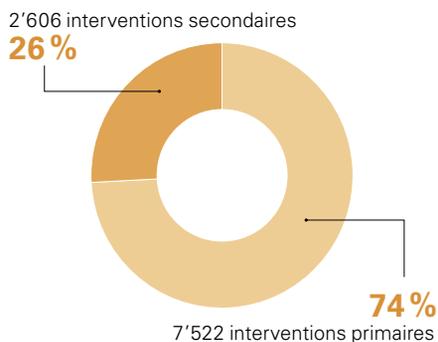
Aussi sûrement qu'un train sur des rails, l'hélicoptère de la Rega fend le brouillard en direction de l'hôpital. Dans le cockpit, la visibilité n'est que de quelques mètres. Le pilote automatique conduit l'aéronef au mètre près sur une route prédéfinie selon la procédure de vol aux instruments (IFR). Au lieu de s'orienter par rapport à l'environnement comme il le ferait en vol à vue, le pilote utilise les instruments du cockpit pour vérifier que l'hélicoptère suit la trajectoire enregistrée dans l'ordinateur de bord. Grâce à ces instruments de haute précision et à un système de navigation satellitaire de pointe, l'hélicoptère connaît à tout moment sa position. Lorsque l'aéronef atteint le « point de décision » à un endroit bien précis de la trajectoire d'approche, le pilote doit choisir soit de désactiver le pilote automatique et d'effectuer les manœuvres finales en vol à vue, pour autant qu'il distingue bien l'héliport de l'hôpital, soit de rester en vol IFR sur l'itinéraire prédéfini afin de se poser sur une autre place d'atterrissage.



mobile (ECMO), l'équipage est ainsi assisté par un cardio-technicien et, au besoin, par un chirurgien cardiologue à bord de l'hélicoptère de sauvetage. Pour transporter ses plus jeunes patients, la Rega s'appuie également sur le savoir-faire de spécialistes : une équipe de néonatalogie accompagne tous les vols de transfert de prématurés ou de nouveau-nés en incubateur de transport. Désireuse de garantir à l'avenir une prise en charge médicale optimale, la Rega collabore avec ses partenaires pour leur garantir des transports de médecine intensive sûrs à bord de ses hélicoptères de sauvetage – et ce 24 h/24 et par tout temps, en tant que maillon essentiel de l'assistance médicale de base en Suisse.

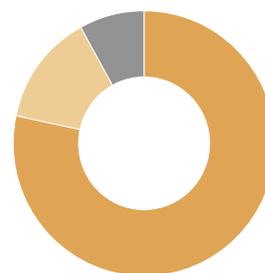
## Interventions hélicoptère 2018

### Interventions primaires et secondaires



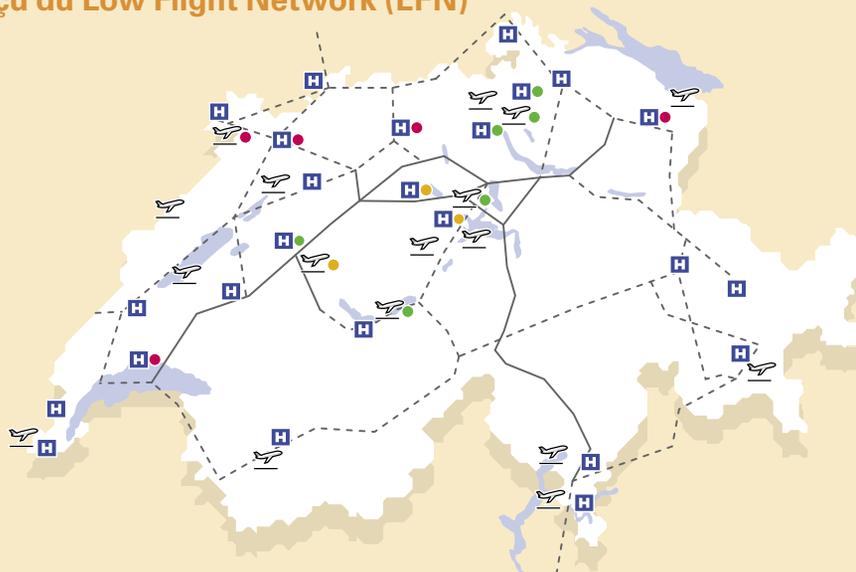
- Interventions secondaires: transferts d'hôpital à hôpital
- Interventions primaires: urgences prises en charge directement sur le lieu d'intervention

### Transports spéciaux relevant des soins intensifs



- Néonatalogie **235**
- Transports spéciaux ECMO/BCPIA **41**
- Transports d'organes **24**

## Aperçu du Low Flight Network (LFN)



### Approches IFR

- Autorisation délivrée
- Autorisation en cours
- En préparation
- Hôpital
- ✈ Aérodrome

### Itinéraires LFN

- En service
- - - En préparation

# Le drone Rega est prêt au décollage

**Il survole en toute autonomie de vastes étendues, avec différents capteurs comme une caméra thermique embarquée: le drone nouvellement développé par la Rega réunit des technologies de pointe et le savoir-faire issu de dizaines d'années d'expérience dans la recherche de personnes disparues, blessées ou malades. La Garde aérienne suisse de sauvetage se dote ainsi pour l'avenir d'un précieux allié supplémentaire pour la recherche de personnes en détresse.**

La nuit tombe sur la montagne. Noyée dans les lambeaux de brume qui montent de la vallée et engloutissent lentement la route du col, une petite lueur continue cependant de défier l'obscurité. La lumière pâle de deux ordinateurs : à l'arrière d'un véhicule Rega rangé sur le bas-côté, l'œil rivé sur leurs écrans, deux hommes dirigent une intervention un peu particulière. Celle-ci s'appuie en effet sur le tout dernier moyen de sauvetage de la Rega : un système de drone « high-tech », spécialement développé pour des recherches sur des zones étendues. Aujourd'hui, l'opérateur et le pilote du drone envoient leur allié aérien à la recherche d'une randonneuse portée disparue à une distance de deux kilomètres (voir illustration ci-contre).

## Un vol automatisé dans la zone de recherche

L'opérateur du drone surveille les images transmises par la caméra thermique de l'appareil. Il est en contact avec la centrale d'intervention de la Rega, la police et les sauveteurs du Club Alpin Suisse (CAS) déjà déployés sur le terrain. Quant au pilote du drone, il contrôle les paramètres de l'appareil, s'assurant que celui-ci, qui se déplace de façon automatisée, respecte bien le plan de vol prédéfini, à savoir : remontée du sentier sur une bande de 100 m de part et d'autre, jusqu'à la cabane où la randonneuse était attendue mais n'est jamais arrivée, puis redescende le long d'un couloir de recherche élargi jusqu'à l'endroit où elle a été aperçue pour la dernière fois. Soudain, un signal

retentit dans l'habitacle : l'algorithme logiciel a repéré des images qui pourraient bien être une forme humaine. L'opérateur identifie à son tour la victime sur les images haute résolution, une soixantaine de mètres en contrebas du sentier. Il saisit les coordonnées exactes dans le système de gestion des missions de la centrale d'intervention de la Rega. Celle-ci dépêche immédiatement sur place l'équipage hélicoptère de la base la plus proche en vue de la prise en charge médicale et du transport à l'hôpital de la randonneuse.

## Des tests intensifs avec le prototype

Si cette situation demeure à ce stade fictive, elle sera bientôt réalité. Voilà près d'un an et demi que la Rega travaille d'arrache-pied à la mise au point de son propre drone. Aujourd'hui, elle teste intensivement son premier prototype entièrement équipé. Elle compte sur l'aide des drones dans ses opérations dès le printemps 2020. L'idée est en fait née il y a plusieurs années, comme l'explique Sascha Hardegger, chef des opérations hélicoptère et mandant du projet : « Nous avons très tôt commencé à suivre les évolutions dans ce secteur. Car dès le début, nous avons eu la conviction que les drones nous permettraient d'élargir le spectre de nos interventions. L'heure de lancer un projet concret a sonné il y a un an et demi. »

C'est dans la recherche aérienne de personnes disparues que le potentiel est le plus important. En effet, il n'est pas rare que la centrale d'intervention ait de très bonnes raisons de penser qu'une personne est en détresse quelque part, mais sans savoir où exactement. Or, avant de lui venir en aide, la priorité est de la chercher et de la trouver. La Rega peut s'appuyer ici sur ses longues années d'expérience et sur les innombrables missions menées à bien. Les responsables du projet ont d'ailleurs élaboré leur concept en se basant sur le savoir des équipages hélicoptère et des chefs d'opération – mais ils ont aussi consulté les sauveteurs et maîtres-chiens du Club Alpin Suisse CAS. Cette collaboration a permis de définir un ensemble d'exigences propres à ce « drone de recherche ».

## Trois exigences posées au drone

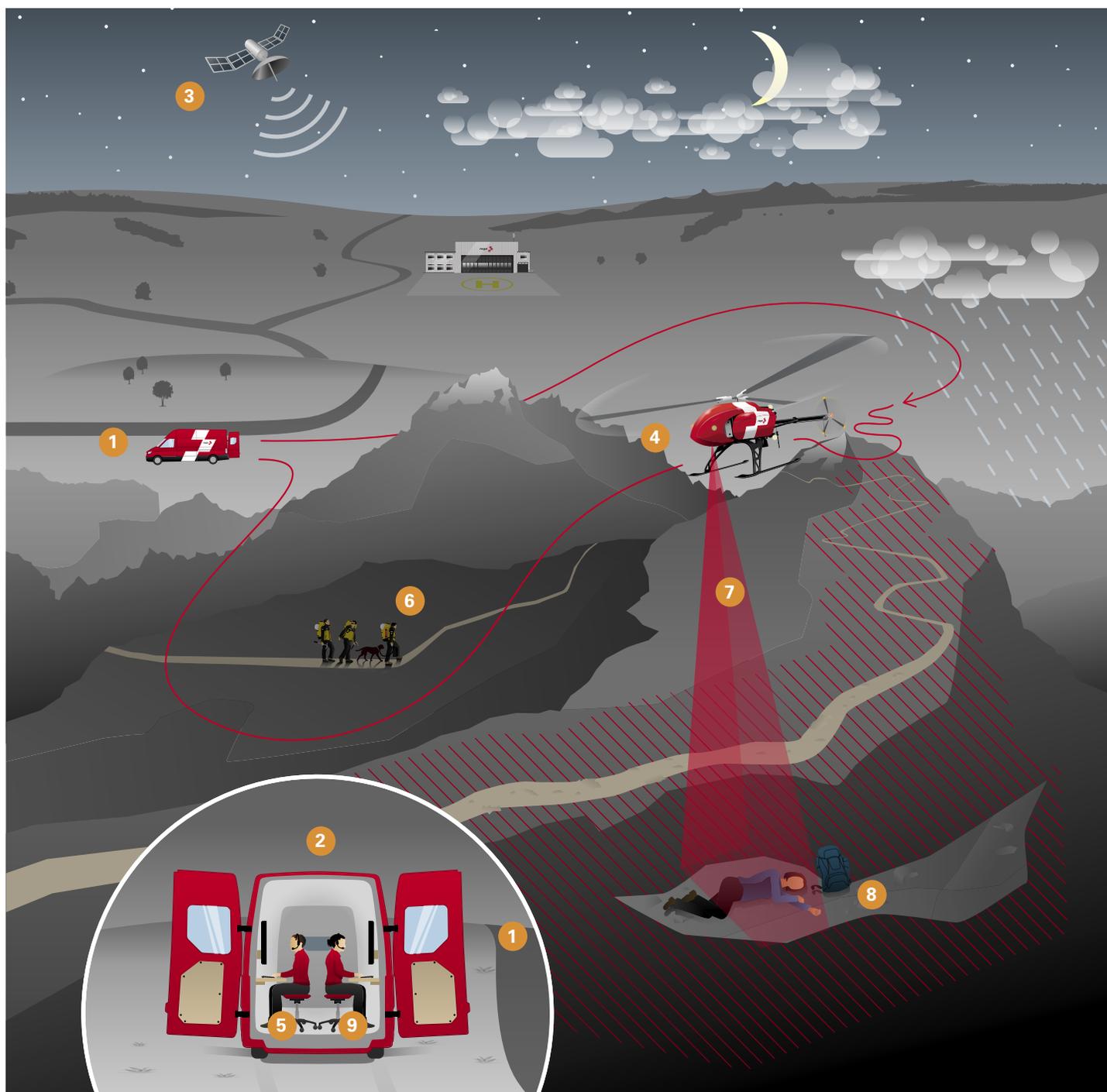
La première d'entre elles, la plus importante aussi, est que le drone soit capable de couvrir de vastes étendues de façon autonome, sans que le pilote ait nécessairement un contact visuel avec lui, et donc d'éviter « de lui-même » les autres aéronefs et les obstacles comme les câbles. De là découle une deuxième exigence : de nombreux processus doivent avoir lieu « directement à bord », car du fait de la distance du pilote, il est impossible de garantir à tout moment une communication instantanée et ininterrompue. Dans de tels cas extrêmes, le drone doit être en mesure de remplir sa mission avec le même niveau de sécurité si le contact avec la station au sol a été perdu.

Enfin, le drone Rega doit être équipé de différents capteurs et caméras pour trouver des personnes sur le terrain. Notamment, il doit comporter un récepteur spécifique capable de détecter un téléphone mobile allumé dans ses environs – un atout particulièrement précieux lorsque la zone de recherche à explorer est vaste et le terrain délicat, comme en haute montagne.

## La Rega prend les commandes

« A l'heure actuelle, il n'y a pas sur le marché de système satisfaisant à toutes nos exigences. Économiquement, un fabricant n'aurait pas grand intérêt à développer un produit de ce genre, car son utilisation serait trop spécifique pour permettre d'envisager des débouchés importants », explique Sascha Hardegger. Quant aux systèmes militaires, non seulement trop volumineux et trop coûteux, la Rega, en tant qu'organisation civile, n'y a pas accès. L'analyse du marché a également révélé que, si les différents éléments et technologies nécessaires au projet de la Rega (propulsion, navigation, capteurs, etc.) sont déjà disponibles, il n'en existe jusqu'ici que des versions prévues pour une utilisation sur de courtes distances, c'est-à-dire en-deçà des limites du champ visuel du pilote. C'est insuffisant pour remplir les critères requis par la Rega, qui a

Lire la suite en page 12 ►



## Déroulement d'une recherche avec le drone Rega

Une fois mobilisés par la centrale d'intervention de la Rega, l'opérateur et le pilote se rendent sur place à bord d'un **1 véhicule de transport**. A l'intérieur se trouvent non seulement le drone lui-même, mais aussi la **2 station de contrôle au sol**, à partir de laquelle l'équipage va diriger l'aéronef sans contact visuel direct et surveiller les données transmises. Grâce à la **3 navigation par satellite**, le **4 drone Rega** va explorer la zone prédéfinie de manière autonome, même par mauvais temps. Les deux membres d'équipage se partagent les tâches: **5 l'opérateur de drone** coordonne l'intervention et fait le lien avec la centrale de la Rega ainsi qu'avec les autres acteurs éventuellement présents sur place – par exemple la police ou les **6 sauveteurs du Club Alpin Suisse (CAS)**.

Sur la base des informations disponibles, il définit d'un commun accord avec les autres intervenants la stratégie et la zone de recherche et informe le pilote en conséquence. Durant le vol, il consulte les **7 images des caméras et les autres données** transmises par le drone pour essayer de localiser la **8 personne disparue et éventuellement blessée**. Au besoin, il donne au drone de nouvelles instructions. De son côté, le **9 pilote** prépare le drone en vue de son vol, procédant notamment à tous les contrôles requis. Il programme également le calculateur de vol, d'entente avec l'opérateur, et sollicite le cas échéant les autorisations nécessaires. Une fois le feu vert obtenu, il fait décoller le drone en mode manuel, jusqu'à une hauteur d'environ 20 mètres, où l'engin passe en pilote automatique. Il contrôle ensuite sur un écran les paramètres de vol et le trafic aérien dans la zone d'intervention.

besoin d'un drone capable d'effectuer un vol automatisé hors de son champ de vision et par tous les temps, par exemple lorsqu'il y a du brouillard entre la station au sol et la zone de recherche. « Nous ne voulions pas perdre de temps à attendre que le marché nous livre sur un plateau ce dont nous avons besoin ; nous avons donc décidé de concrétiser nous-mêmes notre vision, en collaboration avec différents partenaires », poursuit Sascha Hardegger. Forte de son immense expérience de la recherche aérienne et de son savoir-faire aéronautique, « la Rega était idéalement placée pour assembler les pièces de son propre puzzle et compléter les éléments manquants par des développements ciblés ».

#### **Des vols sans contact visuel grâce au système anticollision**

Fin 2018, un cap est atteint : de multiples étapes ayant déjà été franchies, – le logiciel de pilotage développé a par exemple été testé sur un autre drone de plus petite taille, – le système Rega est opérationnel et plus rien ne s'oppose à la réalisation de vols d'essai. Avec son rotor à trois pales et d'un diamètre de plus de deux mètres, l'engin ressemble plus à un mini-hélicoptère qu'aux usuels multicoptères commerciaux généralement associés au mot « drone » (voir illustration ci-contre).

Doté de deux récepteurs GNSS (système de positionnement par satellite) de haute précision, il suit au mètre près et en toute autonomie la trajectoire prédéfinie, évoluant au gré de la topographie à une hauteur de 80 à 100 m au-dessus du sol. Si nécessaire, les signaux d'alarme émis par ses systèmes anticollision FLARM et ADS-B, deux dispositifs qui équipent bon nombre d'aéronefs en Suisse, sont convertis directement à bord en nouvelles données de navigation. Le comportement du drone face à des objets approchant à vitesse élevée a été optimisé au cours de nombreux vols d'essai et simulations, si bien qu'il est en mesure aujourd'hui d'éviter un impact de manière sûre et fiable. Afin de pouvoir l'utiliser hors du champ de vision (procédure BVLOS, pour Beyond Visual Line

of Sight), la Rega dépend toutefois du feu vert de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). La démarche est en cours.

#### **Un algorithme pour localiser les personnes disparues depuis les airs**

Le drone développé par la Rega peut donc couvrir une zone précise de manière autonome et en toute sécurité, mais ce n'est pas là sa mission première ! Pour lui permettre de localiser des personnes disparues depuis les airs, il s'agissait de l'équiper de divers capteurs. Les signaux transmis par la caméra thermique et par la caméra électro-optique à haute résolution sont classés via un algorithme d'apprentissage mis au point en collaboration avec l'Ecole Polytechnique fédérale de Zurich (ETH). Sur la base de motifs pixellisés, le drone soumet à l'opérateur au sol les parties de l'image dans lesquelles l'algorithme « pense » reconnaître une personne. Le spécialiste vérifie ensuite les images manuellement. Afin d'alimenter le logiciel et d'améliorer encore l'exactitude et la fiabilité du système, des travaux d'enregistrement et de catégorisation sont actuellement menés sur le terrain avec des personnes en situation de test.

En coopération avec la police, la Rega prévoit également d'intégrer au système de drone un mécanisme de localisation de téléphone portable comparable à celui qu'elle utilise déjà sur ses hélicoptères. Les appareils actuels sont inadaptés, elle a donc dû déterminer, dans un premier temps, les ajustements nécessaires, notamment en termes de poids et de stratégie de recherche ; elle a dû ensuite s'atteler, avec l'aide d'un fabricant, à la conception d'un dispositif susceptible d'être embarqué sur son drone. Le prototype est aujourd'hui testé en collaboration avec la police. Ainsi équipé, le drone Rega sera en mesure de détecter un téléphone mobile, et donc son utilisateur, à plusieurs centaines de mètres de distance.

#### **Même un aéronef sans pilote a besoin de son équipage**

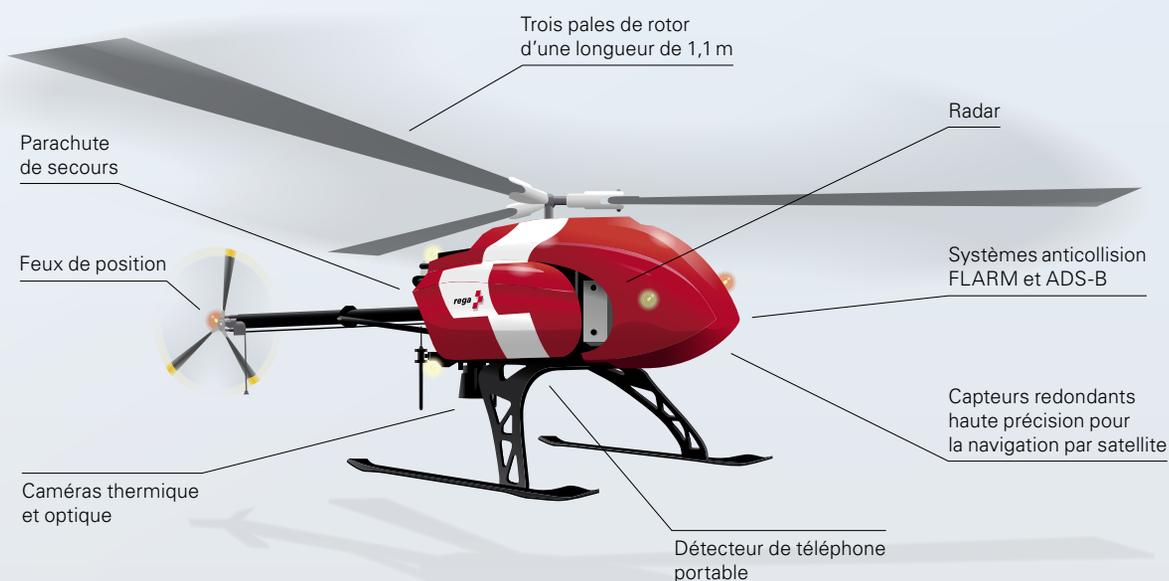
Amené à élargir le champ d'intervention de l'organisation, ce nouvel engin volant de la Garde aérienne suisse de sauve-

tage s'annonce comme un complément optimal aux moyens de sauvetage déjà déployés dans la recherche de personnes disparues (voir encadré). Sous réserve de l'autorisation de l'OFAC, et à condition que le prototype donne satisfaction lors des tests qu'il lui reste à passer et lors de ses premières sorties « officielles », il est prévu à moyen terme de s'appuyer sur un réseau de plusieurs équipages mobiles susceptibles d'être déployés 24h/24 dans toutes les régions de Suisse. Car comme le rappelle Sascha Hardegger, si autonome que soit le futur drone, il n'en faudra pas moins des spécialistes pour coordonner les interventions avec les différents acteurs, définir la stratégie de recherche et transporter l'aéronef jusqu'à son site de travail : « Le drone ne remplacera pas l'hélicoptère de la Rega, il est complémentaire. A l'issue des recherches, il faudra toujours nos équipages hélicoptères pour que l'assistance médicale parvienne jusqu'à la personne blessée ou malade. »

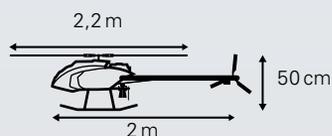
#### **Missions de recherche de la Rega**

L'an passé, la Rega a mené près de 160 recherches aériennes de personnes disparues. Elle a fait appel à 130 reprises aux sauveteurs et maîtres-chiens du Club Alpin Suisse (CAS), soit pour épauler ses équipages, soit pour mener les recherches au sol lorsque le mauvais temps ne permettait pas à l'hélicoptère de décoller. Les circonstances de ce genre de mission sont éminemment variables. Mais elles ont toutes un même point de départ : un faisceau d'éléments indiquant qu'une personne en détresse a besoin d'aide. Il peut s'agir d'une randonneuse en retard sur son horaire prévu d'arrivée à la cabane, auquel cas le gardien prévient la Rega, ou d'un homme qui ne rentre pas d'une promenade avec son chien, la police sollicitant alors le soutien de la Garde aérienne suisse de sauvetage. La Rega intervient aussi souvent après des accidents de baignade pour chercher depuis les airs des personnes disparues dans un lac ou un cours d'eau.

## Caractéristiques du drone Rega



### Chiffres clés



Autonomie : 3 h



Place d'atterrissage/ de décollage : 10 x 10 m



Capacité de charge : 10 kg (charge utile)



Vitesse : 120 km/h max. 80 km/h en vol de recherche



Altitude opérationnelle maximale : 3'000 m s.m.



Température opérationnelle : de -40°C à 40°C



Capacité de recherche : 16 km<sup>2</sup> en 2 h

### Quatre méthodes de recherche de personnes disparues

Lorsque la Rega, alertée par les autorités ou par un particulier, est amenée à penser qu'une personne a priori disparue a besoin d'aide, ses chefs d'opération peuvent choisir entre trois, et bientôt quatre modes de recherche – toujours d'entente avec la police. La décision est prise sur la base des informations disponibles au moment du déclenchement de l'alerte, mais aussi en fonction de la topographie et des conditions météorologiques dans la zone de recherche.



### Hélicoptère Rega

Les équipages des douze bases Rega et de la base partenaire Rega-HUG de Genève sont prêts à intervenir 24 h/24. Lorsque la zone de recherche est restreinte, par exemple lorsque l'itinéraire prévu d'un randonneur disparu est connu, le survol du sentier par un hélicoptère de la base la plus proche, avec à son bord un équipage familier des lieux, constitue une première mesure pertinente et rapide.



### Système IR/EOS

La Rega s'appuie d'ores et déjà sur les dernières avancées de la technologie pour balayer de vastes zones de recherche. Installé sur ses hélicoptères, le système multi-senseurs IR/EOS se compose d'une caméra thermique haute précision, de capteurs optiques, d'un projecteur et d'une console informatique hébergée dans le cockpit.



### Sauveteurs et chiens de recherche

Les sauveteurs du Club Alpin Suisse (CAS) entrent en scène lorsque les équipages Rega ont besoin d'un appui sur le terrain ou que la visibilité ne permet pas un secours aérien. Ces spécialistes comptent dans leurs rangs des équipes cynophiles, lesquelles peuvent être d'une aide précieuse. Les missions de ces sauveteurs sont systématiquement coordonnées par la centrale d'intervention de la Rega.



### Drones

La Rega et ses partenaires d'intervention auront bientôt à leur disposition un système de drone qui facilitera leurs recherches de personnes disparues ou blessées. Dans un premier temps, les drones viendront avant tout compléter les méthodes conventionnelles, par exemple en cas de météo trop risquée pour les hélicoptères ou pour survoler de nuit et à basse altitude une zone traversée de nombreux câbles.

# En mission pour la Suisse

**Hélicoptères de sauvetage rouges et avions-ambulance blancs: la Rega fournit une assistance médicale par les airs 24h/24; elle est devenue incontournable dans le paysage de la santé suisse. Seuls ses 3,4 millions de donateurs, grâce à leurs contributions, maintiennent la Rega dans les airs. Ils lui permettent de réaliser bien plus qu'imaginé.**

Avec ses trois avions-ambulance, ses douze bases hélicoptères réparties dans toute la Suisse et la base partenaire Rega-HUG de Genève, la Rega intègre complètement le dispositif médical de base du pays. En 2018, l'organisation a géré plus de 17'000 missions et porté secours à plus de 11'500 patientes et patients. Aux yeux du grand public, elle est avant tout associée à son hélicoptère rouge et aux premiers soins après un accident. Pourtant, elle accomplit bien davantage.

Son but principal est d'améliorer constamment le sauvetage aérien en Suisse: ces dernières années, elle a ainsi investi dans le sauvetage par tous les temps et dans des appareils et infrastructures à la pointe de la technologie. Une attention soutenue a été portée sur la formation de ses équipages et la collaboration avec ses partenaires d'intervention.

Cet aperçu de la diversité du champ d'action de la Rega illustre les missions rendues possibles par les contributions de ses quelque 3,4 millions de donatrices et donateurs. Grâce à cette solidarité, les patientes et patients peuvent continuer à compter sur une aide professionnelle et fiable – en Suisse et dans le monde entier.

## Application de la Rega

Lancée en 2011, l'application de la Rega a été téléchargée plus de 1,3 million de fois et a permis de mener plus de 3'000 interventions. Lorsqu'une personne donne l'alerte via l'application, les coordonnées du lieu de l'accident sont transmises automatiquement à la centrale d'intervention. La localisation exacte de la personne accidentée ou malade permet d'économiser un temps précieux, ce qui peut s'avérer décisif en cas d'urgence.

## Réseau radio à l'échelle nationale

Afin que les chefs d'opération puissent assister les équipages pendant les missions de sauvetage, la Rega exploite son propre réseau radio. Celui-ci comprend 42 stations réparties sur tout le territoire ainsi qu'un canal de détresse surveillé par la centrale d'intervention et mis à la disposition de tout un chacun pour les urgences.

## Sauver par tous les temps

Pour être en mesure d'apporter une aide médicale aérienne même en cas de brouillard ou de neige, la Rega poursuit son objectif de sauvetage aérien par tous les temps. Elle a entre autres mis sur pied un réseau d'itinéraires de vol aux instruments. Elle le développe en continu et a acquis trois hélicoptères adaptés à toutes les conditions météo; ils seront mis en service en 2021.

## Pilotes de la relève

La Rega soutient une sélection de jeunes pilotes d'hélicoptères triés sur le volet dans le cadre de son programme de promotion de la relève. L'avenir du métier en Suisse passe par une relève qualifiée; la Rega veut être en mesure de compter sur elle. La formation et l'entraînement se font sur un hélicoptère de type H125.

## Partenaires d'intervention et formation

Des services ambulanciers aux médecins urgentistes, des patrouilleurs des pistes aux membres des colonnes de secours, des policiers aux pompiers, – la collaboration efficace de tous les maillons de la chaîne de sauvetage est essentielle pour prendre en charge efficacement les patients. La Rega organise régulièrement des formations avec ses partenaires d'intervention, afin que tous s'entraînent à intervenir ensemble.

## Stations météorologiques

Des données météorologiques à jour augmentent la sécurité des patients et des équipages. La Rega a mis en place un réseau d'environ 60 stations météo et webcams dans tout le pays. Fournies aux pilotes directement dans le cockpit, les données relatives à la visibilité, au type de précipitations ou à l'altitude du plafond nuageux constituent la base d'un vol aux instruments en cas de mauvaise visibilité.

## Centrale d'intervention

La centrale d'intervention est le cœur de la Rega. Les chefs d'opération y traitent les appels d'urgence 24h/24. En 2018, ils ont coordonné plus de 17'000 missions en Suisse et à l'étranger. Disposant en tout temps d'une vue d'ensemble des moyens de sauvetage à disposition dans le pays, ils apportent un soutien aux équipages. Ils organisent aussi des rapatriements en étroite collaboration avec membres d'équipage, compagnies aériennes et assurances.

## Sauvetage terrestre

Les sauveteurs du Club Alpin Suisse (CAS) interviennent lorsque les équipages de la Rega ont besoin d'un renfort sur le terrain ou que les conditions de visibilité excluent toute opération par les airs. Ces spécialistes font partie du Secours Alpin Suisse, une fondation d'utilité publique cofinancée par la Rega et le CAS. La centrale d'intervention de la Rega coordonne toutes les missions des sauveteurs du CAS.

## Des héliports hospitaliers sûrs

Un transport rapide et sûr en hélicoptère n'est guère utile si celui-ci ne peut pas atterrir en toute sécurité à l'hôpital. La Rega s'engage pour des héliports sûrs et modernes, fournissant aide et conseils aux hôpitaux suisses dans le cadre de leurs projets d'infrastructure.

## Vols de recherche avec IR/EOS

Employé pour la recherche de personnes disparues ou blessées, le système de recherche multi-senseurs (IR/EOS) de la Rega est constitué d'une caméra thermique de haute précision équipée de senseurs optiques, d'une console informatique installée dans le cockpit de l'hélicoptère et d'un projecteur.

## Transports de patients en soins intensifs

La Rega est en Suisse la seule organisation de sauvetage aérien à même d'effectuer le transport complexe de patients en soins intensifs ou de prématurés, p. ex. des petits hôpitaux périphériques vers les pôles hospitaliers. Son service de recherche et de développement veille à ce que les dispositifs médicaux de pointe nécessaires aux patients, tels que la machine cœur-poumon, puissent être embarqués.

## Agriculture de montagne

Vaches mortes, blessées ou victimes d'une chute dans des reliefs accidentés : les chefs d'opération de la Rega organisent chaque année environ 1'200 missions dans le cadre de l'aide aux paysans de montagne. Pour mener à bien ces transports, la Rega mandate des compagnies d'hélicoptères commerciales.

## Missions à l'étranger

La Rega établit un « pont aérien » vers la Suisse pour les personnes en détresse à l'étranger : ses trois avions-ambulance permettent le transport médicalisé de patients, même dans un état critique. Si le rapatriement n'exige pas l'intervention d'un avion-ambulance, les patients retournent en Suisse à bord d'un avion de ligne – accompagnés par le personnel médical de la Rega, qui les entoure de façon compétente et professionnelle.

## Conseils médicaux

Les médecins-conseils de la Rega fournissent une assistance 24h/24 en cas de problème médical à l'étranger. Ils dispensent des conseils médicaux, transmettent des adresses d'hôpitaux et de médecins locaux qualifiés, aident à la traduction de diagnostics ou à l'acquisition de médicaments de substitution et statuent sur la nécessité d'un rapatriement.

## Base de données hospitalières mondiales

Afin d'aider au mieux les patients à l'étranger, la Rega gère sa propre base de données hospitalières mondiales. Les équipages y consignent des informations sur les hôpitaux qu'ils ont visités, dont équipements médicaux, conditions d'hygiène ou connaissances linguistiques des médecins. Les patients peuvent compter sur la Rega, forte de ses plus de 60 ans d'expérience dans le rapatriement de personnes malades ou blessées.



# Assistance médicale aérienne

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

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

La Rega apporte son aide partout où, grâce à son intervention, la vie ou la santé d'autrui peut être préservée, ménagée ou protégée. Les avions-ambulance et les hélicoptères de sauvetage de la Rega assurent un transport rapide et efficace. Leur utilisation rationnelle contribue en outre à limiter les coûts liés aux maladies et aux accidents.

La Rega est une fondation privée d'utilité publique. Avec plus de 3,483 millions de donatrices et de donateurs, elle bénéficie d'un large soutien de la population suisse. Indépendante sur le plan politique, elle assume une mission de service public sans aucune subvention de l'Etat. La Rega fait partie intégrante du dispositif de prise en charge médicale de base en Suisse et, de par son activité, contribue à la sécurité et à la qualité de l'espace économique et touristique du pays.

## Chiffres clés 2018

<b>Nombre d'interventions organisées</b>	<b>17'124</b>
Interventions hélicoptère	12'573
Interventions avion	1'371
Autres <sup>1</sup>	3'180
<hr/>	
Contributions des donateurs et dons (en mio. de CHF)	103.1
Nombre de donateurs (en mio.)	3.483
Nombre de collaborateurs <sup>2</sup>	375
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	166
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	164
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	2.0
Total du bilan (en mio. de CHF)	574

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

<sup>2</sup> Collaborateurs à temps plein, état à fin décembre





Solidaire, engagée, professionnelle, compétente, suisse

Vous pouvez compter sur la Rega.

# Emplacements

## Les bases hélicoptères de la Rega

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

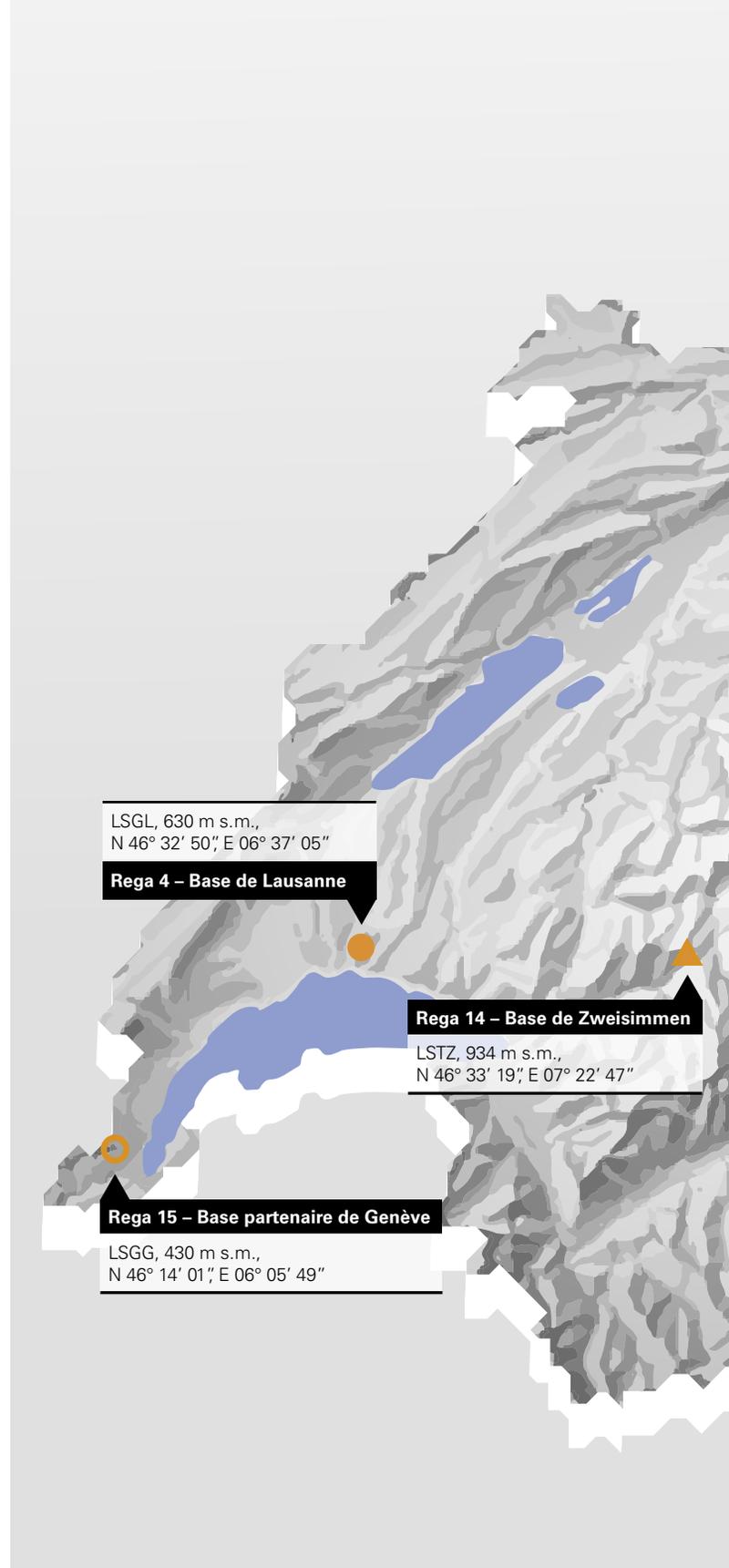
Sur les bases Rega, l'équipage est composé d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin urgentiste. Ces professionnels se tiennent prêts afin d'apporter par les airs l'assistance la plus rapide possible aux personnes en détresse.

## Le Centre Rega

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

## La centrale d'intervention

La centrale d'intervention organise plus de 17'000 opérations par an. Elle est joignable 24h/24 – au **1414**, depuis la Suisse et au **+41 333 333 333** depuis l'étranger.



# La flotte de la Rega

## Hélicoptères bases de plaine



### Airbus Helicopters H145

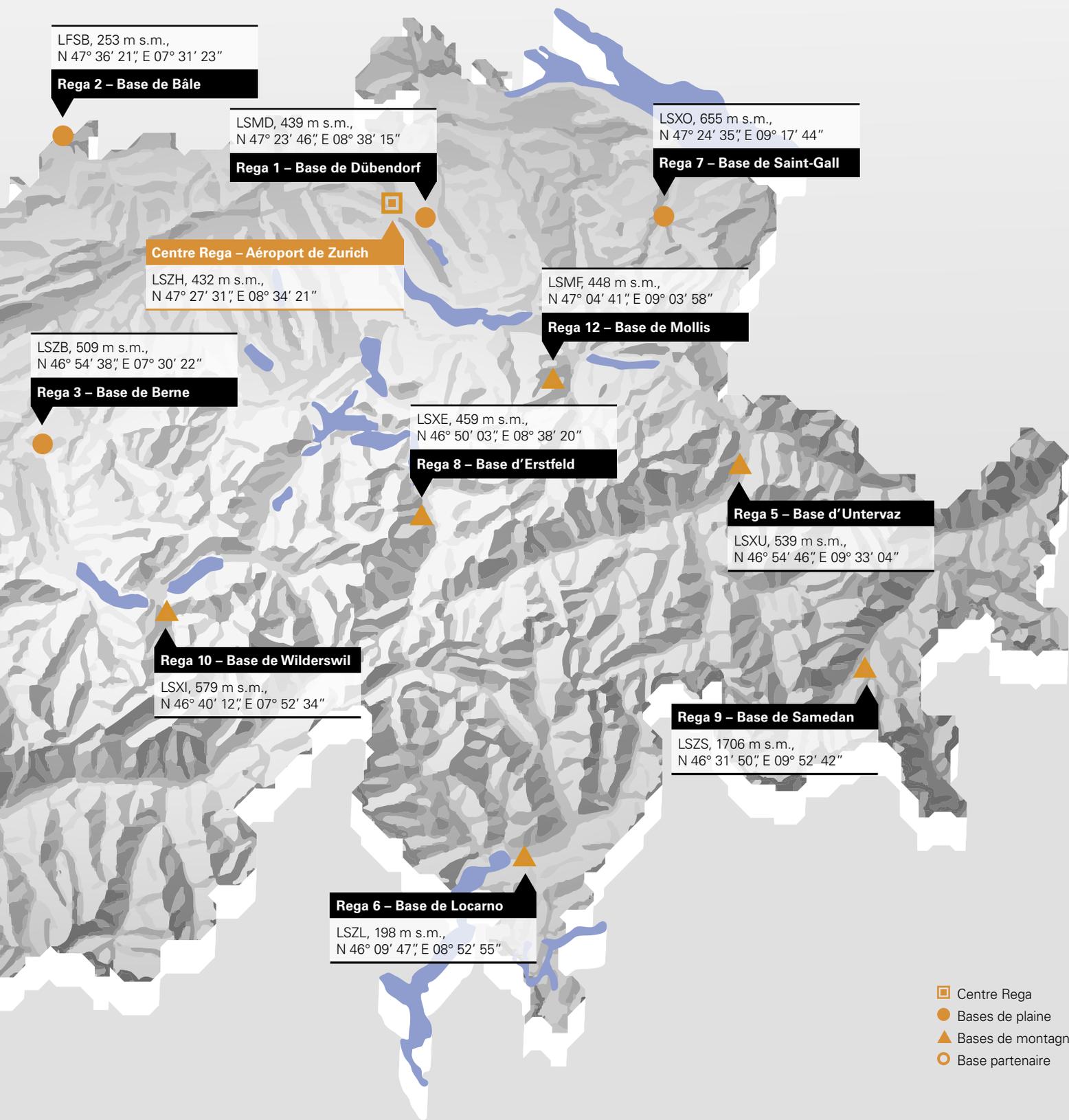
Nombre d'hélicoptères:	7
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	11 m
Longueur hors tout:	13,64 m
Hauteur:	3,95 m
2 turbines, puissance au décollage:	Arriel 2E, 2 x 894 CV
Vitesse de croisière:	230 km/h
Treuil de sauvetage:	Câble de 90 m, 270 kg

## Hélicoptères bases de montagne



### AgustaWestland Da Vinci

Nombre d'hélicoptères:	11
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	10,83 m
Longueur hors tout:	12,96 m
Hauteur:	3,40 m
2 turbines, puissance au décollage:	Pratt & Whitney, 2 x 778 CV
Vitesse de croisière:	235 km/h
Treuil de sauvetage:	Câble de 90 m, 270 kg



## Hélicoptère école de pilotage



### Airbus Helicopters H125

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

## Avions-ambulance



### Challenger 650

Nombre d'avions:	3
Capacité de transport de patients:	4 couchés
Envergure:	19,61 m
Longueur hors tout:	20,86 m
Hauteur:	6,40 m
Poids maximum au décollage:	21'863 kg
Vitesse de croisière:	850 km/h
Autonomie de vol:	6'500 km

# La Rega en Suisse



La Rega et ses hélicoptères de sauvetage sont prêts à intervenir 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, pour venir en aide aux personnes en détresse. Les 18 aéronefs de type AgustaWestland Da Vinci et Airbus Helicopters H145 permettent une prise en charge médicale de pointe directement auprès du patient, en cas d'accident ou de blessure grave, tout comme d'affection aiguë, notamment cardiaque.

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

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

## Interventions hélicoptère, primaires et secondaires, en 2018 (Total 10'224 patients)

**1'646**

Accidents de sports d'hiver

**821** Accidents de montagne

**1'137** Accidents de travail

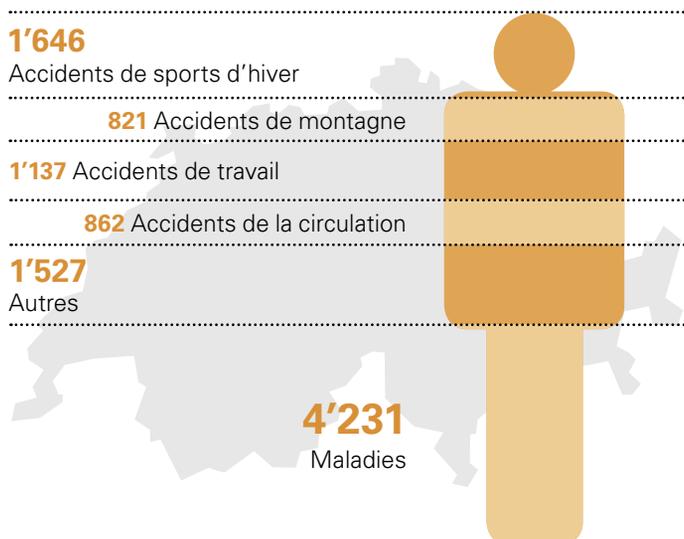
**862** Accidents de la circulation

**1'527**

Autres

**4'231**

Maladies



# La Rega dans le monde



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

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

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

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

## Urgences médicales à l'étranger en 2018 (Total 2'701 patients)

**1'355**

Patients rapatriés en avions-ambulance ou avions de ligne

**1'346**

Gestion d'urgences médicales



# Sans donateurs, pas de Rega

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

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

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

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

Vous trouvez les dispositions relatives aux donateurs en page 38.

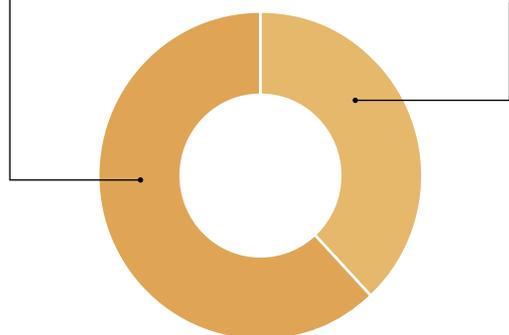
## La couverture des frais de la Rega en 2018

**CHF 103.1 mio. (62%)**

Cotisations des donateurs et dons

**CHF 64.2 mio. (38%)**

Tiers payants et autres recettes





Un immense merci à nos 3'483'000  
donatrices et donateurs de nous  
aider à maintenir la Rega dans les airs.

Rejoignez nos donateurs: [www.rega.ch](http://www.rega.ch)

# Dates clés

**La Garde aérienne suisse de sauvetage a été fondée en 1952 avec pour mission d'apporter une assistance médicale aérienne aux personnes en détresse. Depuis, elle est intervenue à plus de 400'000 reprises, sauvant ainsi d'innombrables personnes. Si les pionniers de la Rega avaient déjà accompli des miracles, les équipages actuels perpétuent la tradition.**

**> 27.4.1952** **La fondation** A l'hôtel Bären à Douanne, la Société Suisse de Sauvetage (SSS) crée la Garde aérienne suisse de sauvetage en tant que sous-section.



**> 1952** **La GASS opérationnelle** Le 25 décembre, le Dr Rudolf Bucher, directeur de la GASS, annonce sur l'émetteur radio de Beromünster que les parachutistes-secouristes et les hélicoptères sont désormais opérationnels.



**> 1953** **Premiers parachutistes-secouristes** Durant l'hiver, les premiers parachutistes de la Garde aérienne suisse de sauvetage interviennent pour leur première mission d'urgence.



**> 1955** **Grande démonstration publique** En mars, plus de 300'000 spectateurs assistent à une grande démonstration, sur trois jours, dans le bassin du lac de Zurich. L'objectif est de lever des fonds pour la GASS.



**> 1956** **Aide d'urgence aux Etats-Unis** Après un accident d'avion dans une gorge inaccessible du Grand Canyon, des pionniers de la Garde aérienne suisse de sauvetage dégagent les corps sans vie de 128 passagers.



**> 1957** **Première acquisition d'un hélicoptère** Une collecte nationale de l'Union suisse des sociétés de consommation (l'actuelle Coop) permet l'acquisition d'un hélicoptère de type Bell-47 J.



**> 1960** **L'indépendance** La Garde aérienne suisse de sauvetage est dissociée de la Société Suisse de Sauvetage. Fritz Bühler devient son directeur technique.



**> 1960** **Premier rapatriement** Un patient est rapatrié de France vers la Suisse à bord du Piaggio 166 privé du Dr Armin Meyer.



**> 1966** **Création du système d'affiliation** Pas de subvention de la Confédération. La GASS lance alors un appel de soutien national. Près de 25'000 donateurs la préservent de l'effondrement financier.



**> 1968** **Le Bell 206A, premier hélicoptère à turbine** Le Jet Ranger HB-XCU ne dispose pas de treuil. Seul un câble fixe permet de mener à bien des sauvetages en montagne quand l'atterrissage est impossible.



**> 1971** **1er sauvetage sur la face nord de l'Eiger** Réussite de la première mission de sauvetage jusque-là irréalisable: à l'aide du treuil, l'équipage parvient à évacuer directement deux alpinistes de la paroi rocheuse.



**> 1971** **La 1ère Alouette III** L'Alouette III SE 316 HB-XDF est le premier hélicoptère de la Rega financé exclusivement par des dons. Sur la photo: en mission lors du marathon de ski de l'Engadine en 1972.



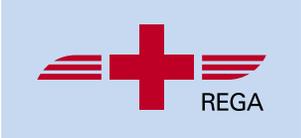
**> 1973** **Un hélicoptère biturbine** Le Bölkow BO 105C – ici posé sur le toit de l'Hôpital des Enfants de Zurich – marque l'entrée dans l'ère des hélicoptères biturbines à la Rega.



**> 1973** **Premier avion-ambulance civil au monde** Le Learjet 24D HB-VCY de la Rega est le premier avion-ambulance civil au monde. Prêt à intervenir jour et nuit, il dispose d'un équipement médical complet.



**> 1979** **La Rega, une fondation d'utilité publique** L'association se constitue en fondation. Fritz Bühler est le premier président du Conseil de fondation. La Rega est membre de la Croix-Rouge suisse depuis 1981.



**> 1980** **Décès de Fritz Bühler le 23 août** Dans sa 72<sup>e</sup> 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 hélitreuilé parvient à le dégager en plein vol.



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



<p>1987</p> 	<p><b>Dispositif de vision nocturne à bord des hélicoptères</b> La Rega est la première organisation civile de sauvetage au monde à équiper tous ses hélicoptères d'un dispositif de vision nocturne, rendant plus sûres les missions de nuit.</p>	<p>2011</p> 	<p><b>Vol à l'aveugle vers l'Hôpital de l'Île</b> Le 27 juillet, l'hélicoptère de la Rega a pu accéder à l'Hôpital de l'Île à Berne, pour la première fois par mauvais temps, grâce à la procédure d'approche par GPS.</p>
<p>1987</p> 	<p><b>Mise en service des Hawker 800</b> Deux nouveaux avions-ambulance prennent le relais des deux Lear-35. Une cabine plus vaste tout comme une plus grande autonomie améliorent la prise en charge des patients.</p>	<p>2012</p> 	<p><b>Un système de gestion des interventions ultramoderne</b> Grâce à de nouveaux systèmes interconnectés, les processus d'alarme sont pour la plupart digitalisés et la Rega gère ainsi encore mieux les sauvetages.</p>
<p>1992</p> 	<p><b>Une nouvelle flotte composée d'Agusta</b> Le 14 août, la base d'Untervaz (GR) met en service le premier des quinze hélicoptères biturbines de type Agusta A 109 K2.</p>	<p>2013</p> 	<p><b>Le simulateur de vol pour AW Da Vinci ouvre de nouveaux horizons</b> Les pilotes peuvent se former au vol aux instruments et se préparer à des scénarios catastrophe réalistes sans prendre de risques et sans polluer.</p>
<p>1996</p> 	<p><b>Première mission autour du monde</b> En l'espace de 43 heures, la Rega, effectue sa première mission autour du monde: elle transporte trois patients, les uns après les autres, à bord du Challenger CL-600.</p>	<p>2014</p> 	<p><b>Le nouvel incubateur de transport de la Rega</b>, adapté tant aux avions-ambulance qu'aux hélicoptères, permet une prise en charge optimale des nouveau-nés et des prématurés.</p>
<p>1997</p> 	<p><b>Nouveau Centre Rega à Zurich-Kloten</b> Pour la première fois, hangar, centrale d'intervention, technique, logistique, centrale des donateurs et administration sont réunis sous un seul et même toit.</p>	<p>2015</p> 	<p><b>La Rega commande trois hélicoptères toute météo AW169-FIPS</b> auprès de Leonardo (autrefois Agusta-Westland). Dotés d'un système de dégivrage, ils seront opérationnels dès 2021.</p>
<p>2002</p> 	<p><b>Trois nouveaux Challenger CL-604</b> Trois avions identiques du fabricant canadien Bombardier renouvellent la flotte d'avions-ambulance, âgée de 15 ans.</p>	<p>2016</p> 	<p><b>Sauver par mauvaise visibilité grâce aux voies IFR</b> Depuis décembre, deux routes du Low Flight Network, réseau de voies aériennes pour hélicoptères basé sur la navigation par satellite, sont ouvertes de jour pour les missions.</p>
<p>2002</p> 	<p><b>Cinq Eurocopter EC 145</b> Pour les interventions de ses bases de plaine, la Rega s'équipe dans un premier temps de cinq hélicoptères de sauvetage auprès d'Eurocopter. Un sixième viendra s'y ajouter.</p>	<p>2017</p> 	<p><b>Des données de vol précises</b> 60 stations et caméras météo nouvelles ou améliorées fournissent désormais aux pilotes d'hélicoptères de la Rega des données actualisées en continu – une condition importante au vol IFR.</p>
<p>2004</p> 	<p><b>Tsunami dans le Sud-Est asiatique</b> La Rega est mobilisée, dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'œuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient au total 60 patients.</p>	<p>2017</p> 	<p><b>Autorisation pour le Low Flight Network</b> La Rega est autorisée à utiliser quasi 24h/24 des points de jonction importants du réseau suisse d'itinéraires de vol IFR.</p>
<p>2009</p> 	<p><b>L'AgustaWestland Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne</b> Pour les missions menées par ses bases de montagne, la Rega commande onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.</p>	<p>2018</p> 	<p><b>Trois nouveaux avions-ambulance</b> La Rega rapatrie des patients du monde entier à bord de ses nouveaux Challenger 650 du constructeur Bombardier. Ils remplacent les trois CL-604, aéronefs en service depuis 2002.</p>
<p>2009</p> 	<p><b>La Life Box, une machine «cœur-poumon»</b> Pour la première fois, des patients gravement malades peuvent être reliés à une machine «cœur-poumon» installée à bord des hélicoptères et des avions-ambulance.</p>	<p>2018</p> 	<p><b>Nouvelle génération d'hélicoptères</b> Successeurs performants de la flotte d'EC 145, laquelle a transporté plus de 60'000 patients, les deux premiers H145 d'Airbus Helicopters opèrent depuis les bases de Berne et de Bâle.</p>



Rega



A

REMOVE BEFORE FLIGHT

5502

Rega



## Rapport annuel 2018

Activités 2018	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2018	36
Direction	37

# Activités 2018

En 2018, les équipages de la Rega ont volé au secours d'un nombre de personnes jamais égalé à ce jour : 11'579 patients (+7.3 %) ont été transportés à bord de l'un de ses hélicoptères de sauvetage ou avions-ambulance, ce qui correspond à une moyenne de 32 personnes par jour. La centrale d'intervention de la Rega a elle aussi été fortement sollicitée : elle a organisé 17'124 missions (+7.3 %), soit une toutes les 31 minutes.

## Hélicoptères

Les hélicoptères de la Rega ont été plus souvent dans les airs que l'année précédente (12'573, +6.8 %). Le nombre d'interventions secondaires a légèrement baissé (2'606, -2.0 %), à l'inverse de celui des interventions primaires (7'522, +10.9 %). Davantage de missions ont été réalisées tant par les hélicoptères des bases de plaine (+2.5 %) que par ceux des bases de

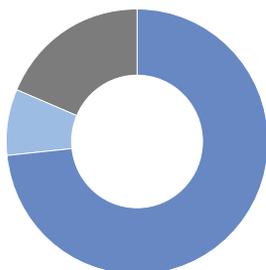
montagne (+9.9 %). Les interventions nocturnes ont également augmenté (2'332, +1.6 %) et ont représenté une mission hélicoptérée sur quatre en 2018. La centrale d'intervention de la Rega a aussi organisé davantage de missions en faveur des paysans de montagne (1'301 missions « contadino », +1.1 %). Pour le transport de vaches blessées ou mortes, la Rega fait appel à des compagnies d'hélicoptères commerciales.

## Avions

La Rega a rapatrié en 2018 davantage de patients de l'étranger que l'année précédente (1'355, +8.5 %). Ses trois avions-ambulance sont intervenus plus souvent (980 missions, +10.6 %) et ont transporté plus de patients (981, +8.9 %). Les vols de ligne sont également en hausse par rapport à 2017 (374, +7.5 %) avec ainsi une répercussion sur le nombre d'heures de vol : les avions-ambulance de la Rega ont

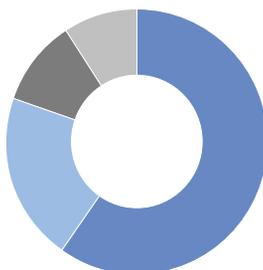
passé au total 4'690 heures dans les airs. Cela correspond à une hausse de 8.8 % par rapport à 2017 (4'310). La Rega enregistre aussi une augmentation du nombre de patients rapatriés sur un vol de ligne (374, +7.5 %). Cette solution, plus économique et écologique que le transport en avion-ambulance, est retenue lorsque l'état du patient permet un transport sans conséquences négatives pour lui ou les autres passagers et que le nombre de places disponibles à bord est suffisant. La diminution du nombre de patients (122, -6.2 %) rapatriés à bord d'un avion de ligne avec l'assistance d'un-e médecin ou d'un-e infirmier-ère en soins intensifs de la Rega relève de fluctuations naturelles. Le nombre de rapatriements non accompagnés a augmenté (252, +15.6 %) : dans ces cas, la centrale d'intervention de la Rega organise le vol de retour des patients pouvant voyager sans assistance médicale.

### Nombre d'interventions



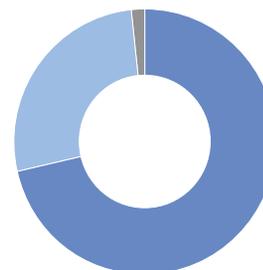
	2018	2017	+/-
Total	<b>17'124</b>	15'958	<b>7.3 %</b>
■ Hélicoptère	<b>12'573</b>	11'774	6.8 %
■ Avion-ambulance/de ligne	<b>1'371</b>	1'281	7.0 %
■ Autres <sup>1</sup>	<b>3'180</b>	2'903	9.5 %

### Interventions hélicoptère



	2018	2017	+/-
Total	<b>12'573</b>	11'774	<b>6.8 %</b>
dont missions de nuit	<b>2'332</b>	2'296	<b>1.6 %</b>
■ Interventions primaires <sup>2</sup>	<b>7'522</b>	6'781	10.9 %
■ Interventions secondaires <sup>3</sup>	<b>2'606</b>	2'659	-2.0 %
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	<b>1'301</b>	1'287	1.1 %
■ Interventions spéciales <sup>4</sup>	<b>1'144</b>	1'047	9.3 %

### Interventions avion



	2018	2017	+/-
Total	<b>1'371</b>	1'281	<b>7.0 %</b>
■ Avions-ambulance	<b>980</b>	886	10.6 %
■ Avions de ligne	<b>369</b>	352	4.8 %
■ Avions affrétés	<b>22</b>	43	-48.8 %

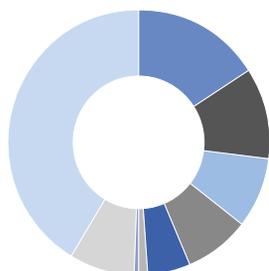
<sup>1</sup> Autres interventions : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

<sup>2</sup> Interventions primaires : urgences prises en charge directement sur place

<sup>3</sup> Interventions secondaires : transferts d'hôpital à hôpital, néonatalogie, transports d'organes

<sup>4</sup> 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



	2018	2017	+/-
Total	<b>10'224</b>	9'539	<b>7.2 %</b>
■ Accidents de sports d'hiver	<b>1'646</b>	1'659	-0.8 %
■ Accidents de travail	<b>1'137</b>	974	16.7 %
■ Accidents de la circulation	<b>862</b>	780	10.5 %
■ Accidents de montagne	<b>821</b>	671	22.4 %
■ Accidents de sport	<b>534</b>	392	36.2 %
■ Accidents d'aviation	<b>137</b>	122	12.3 %
■ Accidents d'avalanche	<b>33</b>	23	43.5 %
■ Autres causes	<b>823</b>	711	15.8 %
■ Maladies	<b>4'231</b>	4'207	0.6 %

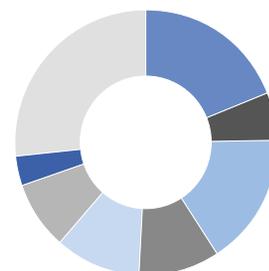
## Urgences médicales à l'étranger

	2018	2017	+/-
Total	<b>2'701</b>	2'571	<b>5.1 %</b>
■ Conseil médical	<b>1'346</b>	1'322	1.8 %
■ Rapatriement	<b>1'355</b>	1'249	8.5 %

## Rapatriements

	2018	2017	+/-
Total	<b>1'355</b>	1'249	<b>8.5 %</b>
■ Avion-ambulance de la Rega	<b>981</b>	901	8.9 %
■ Vol de ligne, accompagné	<b>122</b>	130	-6.2 %
■ Vol de ligne, non accompagné	<b>252</b>	218	15.6 %

## Patients transportés/accompagnés en avion



	2018	2017	+/-
Total	<b>1'103</b>	1'031	<b>7.0 %</b>
■ Blessures aux extrémités	<b>210</b>		
■ Traumatismes cranio-cérébraux	<b>65</b>		
■ Autres lésions	<b>177</b>		
■ Affections cardio-vasculaires	<b>110</b>		
■ Accidents vasculaires cérébraux	<b>118</b>		
■ Affections gastro-intestinales	<b>91</b>		
■ Tumeurs malignes	<b>39</b>		
■ Autres maladies	<b>293</b>		

## Conseil médical via les médecins Rega

Chaque rapatriement est précédé d'une analyse médicale approfondie effectuée par un médecin-conseil de la Rega. Le médecin de garde et le chef d'opération décident ensemble de la nécessité d'un transport et, le cas échéant, de l'organisation de celui-ci. Les médecins-conseils, à l'instar des chefs d'opération, sont disponibles 24h/24. En 2018, ils ont conseillé au total 2'701 patients (+5.1 %) affectés par un problème médical à l'étranger. Dans 1'355 cas, l'analyse médicale de la Rega a conduit à un rapatriement en avion-ambulance ou à bord d'un avion de ligne. Certaines compagnies d'assurance demandent aux médecins de la Rega de donner leur avis sur la situation médicale aiguë d'assurés malades ou victimes d'un accident à l'étranger, même si ces derniers ne sont pas donateurs. La Rega émet alors

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

## Fluctuations du nombre d'interventions et de patients

Le total des interventions ne coïncide pas avec celui des patients, car il arrive que plusieurs personnes soient transportées en même temps ou, au contraire, qu'un vol s'effectue sans patient, par exemple dans le cas d'un vol de recherche infructueux. Globalement, le nombre de missions hélicoptères reflète les conditions météorologiques et le comportement de la population suisse et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse. Il est donc soumis à des fluctuations naturelles. L'augmentation du nombre d'interventions hélicoptères en 2018 est notamment imputable aux longues périodes de beau temps qui ont marqué le printemps et l'été.

Selon MétéoSuisse, l'été 2018 aura été le troisième plus chaud depuis le début des mesures en 1864.

## Evolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2018, les produits d'exploitation de la Rega ont atteint 166.2 millions de francs pour des charges de 164.1 millions de francs, soit un résultat d'exploitation positif de 2.0 millions de francs. Le résultat annuel s'élève à 2.8 millions de francs. Le financement de la Rega repose essentiellement sur deux piliers : 62 % du budget provient des donatrices et des donateurs via les affiliations et les dons ; les 38 % restants correspondent à la part des frais d'intervention couverte par les tiers payants.

Durant l'année écoulée, la Rega a concentré ses investissements dans le renouvellement de sa flotte ainsi que dans des projets informatiques

d'envergure. Conformément à ses objectifs stratégiques, la Rega est auto-financée à près de 100 % et assume le coût de ses investissements sans recourir à des fonds de tiers.

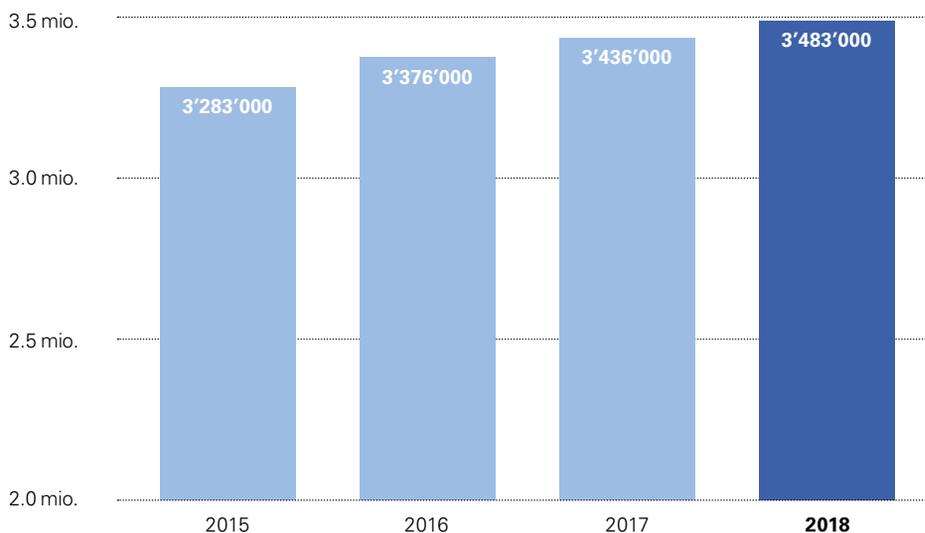
### Un soutien encore accru

Grâce au soutien solidaire de ses donatrices et donateurs, la Rega est en mesure d'apporter une assistance médicale aérienne sur l'ensemble du territoire helvétique sans aucune subvention de l'Etat. Cet appui permet à la Suisse de disposer d'un sauvetage aérien faisant figure de référence à l'échelle internationale et jouissant d'une grande reconnaissance. En 2018, les donatrices et donateurs, avec leurs contributions et dons à la Rega – d'un montant de 103.1 millions de francs (+2.1 %) – ont couvert plus de 62 % des coûts. En outre, la Rega a bénéficié à nouveau d'un soutien accru et s'en réjouit : au 31 décembre 2018, le système de gestion de la Rega recensait 3,483 millions de donateurs. Quelque 47'000 nouvelles affiliations sont venues s'ajouter, soit une augmentation de 1.4 % par rapport à 2017. Conformément à ses dispositions relatives aux donateurs, la Rega peut, pour les remercier de leur contribution, les décharger entièrement ou en partie des frais d'intervention lorsqu'aucune assurance n'est tenue de les prendre en charge.

### Les trois nouveaux avions-ambulance en service dans le monde entier

Avec la réception du troisième Challenger 650 du constructeur Bombardier le 17 décembre 2018, la Rega a bouclé avec succès le renouvellement de sa flotte d'avions-ambulance en respectant délais et budget. Ses nouveaux appareils remplacent les trois CL-604, au service de la population suisse depuis 16 ans – un record de longévité dans l'histoire de la flotte d'avions-ambulance de la Rega. En plus d'un équipement médical optimisé en cabine au bénéfice des patientes et patients, une technologie de pointe équipe le cockpit : grâce à de nouveaux instruments de navigation et de communication, les pilotes peuvent emprunter

### Evolution du nombre de donatrices et donateurs



au-dessus de l'Atlantique des routes aériennes situées à une altitude plus élevée. En raison d'une résistance à l'air moindre à une haute altitude de vol, le nouveau modèle a besoin de moins de carburant, ce qui permet de réduire le nombre d'escales sur de longues distances. Un nouveau radar météo augmente la sécurité lors d'interventions, tandis qu'une caméra infrarouge permet de se poser sur un aérodrome même par mauvais temps. Lors de la mise en service, tant les pilotes que les équipages médicaux et les collaborateurs du service de maintenance de la Rega ont dû suivre une formation sur les nouveaux avions-ambulance.

### Mise en service des hélicoptères de sauvetage de la nouvelle génération

La Rega a acquis au total sept H145 pour remplacer les EC 145 d'Airbus Helicopters qui équipaient ses bases de plaine. En service depuis 2003, ces hélicoptères ont permis de transporter plus de 60'000 patients. Le H145 représente une avancée majeure pour les équipages et les patients : manifestement plus puissant que son prédécesseur, il contribuera à renforcer encore la sécurité. Fruit d'une avionique de pointe, ce biturbine dispose d'un pilote automatique quatre axes permettant

des procédures d'approche assistées par satellite d'une grande précision. Avec sa cabine spacieuse, le nouvel hélicoptère de la Rega prédestiné au transport de patients relevant des soins intensifs, nécessitant par exemple une machine cœur-poumon mobile ou un incubateur pour prématurés. Le H145 est d'ores et déjà en mission sur les bases de plaine de Berne, Bâle, Zurich et Lausanne. Il rejoindra la base de Saint-Gall d'ici à l'été 2019.

### Développement de l'équipement médical des nouveaux aéronefs

Un hélicoptère de sauvetage ou un avion-ambulance qui satisfait aux exigences de la Rega est un aéronef conçu sur mesure. Il ne peut être produit en série. Un soin particulier a été apporté à l'optimisation de l'équipement médical des nouveaux avions Challenger 650 et hélicoptères Airbus H145. En se fondant sur les expériences des dernières années, les équipages médicaux de la Rega ont développé l'équipement des nouveaux aéronefs en collaboration avec des ingénieurs internes et externes.

Les exigences posées à l'agencement médicalisé intérieur du nouvel hélicoptère H145 de la Rega étaient des plus complexes : l'équipement devait être le plus léger possible et très stable

afin de supporter en cas d'urgence une force jusqu'à 20 fois supérieure à la force gravitationnelle, conformément à la directive de l'Agence européenne de sécurité aérienne. Certains équipements spéciaux, comme l'incubateur pour le transport de prématurés, doivent pouvoir être installés rapidement et sans outil par l'équipage. Grâce à l'agencement optimisé de l'équipement, le médecin et le sauveteur professionnel disposent d'un espace accru en cabine. Cela facilite leur travail auprès des patients. L'éclairage de la cabine de l'hélicoptère de sauvetage a également été adapté. Une intervention sur quatre se déroule de nuit, et les pilotes sont équipés de lunettes de vision nocturne. Afin que le médecin dispose d'un bon éclairage pour s'occuper du patient sans que la lumière ne dérange le pilote, l'éclairage de la cabine a été repensé et son intensité peut désormais être modulée d'une simple pression sur une télécommande.

L'habitacle et l'équipement médical du nouveau Challenger 650 de la Rega ont été conçus sur mesure: les patients bénéficient par exemple de matelas high-tech plus larges et multifonctionnels, dont le degré de fermeté peut être réglé en fonction de leur poids. Au moyen de mouvements semblables à des vagues, une fonction anti-escarres réduit les points de pression, contribue à améliorer la circulation du sang et prévient le risque de thrombose sur les longs vols.

### **Maintenir un sauvetage aérien par tous les temps grâce au Low Flight Network**

Depuis des années, la Rega s'attache à concrétiser un sauvetage aérien par tous les temps. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et la société de sécurité aérienne Skyguide, elle participe à l'élaboration du Low Flight Network (LFN), un réseau national d'itinéraires de vol aux instruments visant à relier entre eux aéroports, hôpitaux et bases de la Rega. Plusieurs routes LFN déjà en service ont été empruntées en mission: plus de 300 patients ont bénéficié en 2018 de la possibilité donnée aux pilotes

de la Rega de voler même en cas de mauvaise visibilité grâce aux procédures de vol aux instruments (IFR). L'autorisation spéciale accordée fin 2017 par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) à la Rega a aussi fait ses preuves. Grâce à celle-ci, les pilotes de la Rega peuvent approcher l'aérodrome militaire d'Emmen avec une procédure de vol aux instruments en dehors des heures d'exploitation. Afin qu'outre les aérodromes, les hôpitaux puissent aussi être ralliés directement, des procédures IFR applicables aux hélicoptères d'hôpitaux et aux bases Rega sont nécessaires. La Rega a achevé les travaux en ce sens et soumis les documents requis à l'OFAC pour l'autorisation des vols d'approche des hôpitaux à Zurich, Lucerne, Winterthur et Nottwil. (Les procédures IFR pour les vols d'approche des hôpitaux à Zurich et Winterthur ont été autorisées au 31 janvier 2019, voir en page 8).

### **Mise en service réussie du système de recherche multisenseurs (IR/EOS)**

La recherche de personnes disparues ou blessées fait depuis toujours partie des compétences clés de la Rega. Grâce au système de recherche multisenseurs « IR/EOS » mis en service en 2018, la Rega dispose d'un outil supplémentaire pour retrouver des personnes disparues. Avant un vol de recherche, le système est installé sur et dans l'hélicoptère de la Rega, puis actionné en cabine par un opérateur spécialement formé. Ce système high-tech se compose d'une caméra thermique à haute sensibilité équipée de capteurs optiques et d'un ordinateur dans la cabine couplé à un projecteur. Il permet de mener de jour comme de nuit des opérations de recherche efficaces et de balayer une large zone afin de porter secours dans les meilleurs délais aux personnes en détresse.

### **Coopération avec SIRMED**

Afin de pouvoir créer des synergies dans le domaine de la formation initiale, continue et permanente en médecine d'urgence et de sauvetage, la Rega cherchait à nouer un partenariat straté-

gique approprié. Ce dernier s'est concrétisé en 2018 sous la forme d'une étroite coopération avec l'Institut suisse de médecine d'urgence (SIRMED): à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la Rega a repris 50 % des parts de SIRMED, une filiale de la Fondation suisse pour paraplégiques (FSP). L'institut sera ainsi détenu à parts égales par les deux organisations suisses regroupant le plus grand nombre de donateurs. Pour la FSP et la Rega, cette copropriété s'inscrit comme la suite logique de leur collaboration de longue date. Au travers de cet engagement, la Rega s'attache à promouvoir la formation initiale et continue à tous les niveaux de la médecine de sauvetage. Cela améliorera la qualité de la collaboration sur les lieux d'accident et profitera bien sûr aux patients.

### **Inauguration de l'exposition Rega au Musée des Transports**

Le Musée Suisse des Transports à Lucerne et la Rega entretiennent un partenariat de longue date. Il se poursuit avec la nouvelle exposition interactive « Aide médicale par la voie des airs ». Le 27 avril 2018, à l'occasion du 66<sup>e</sup> anniversaire de la Rega, fondée en 1952, le directeur du Musée des Transports Martin Bütikofer et le CEO de la Rega Ernst Kohler ont inauguré la nouvelle attraction de la Halle de l'Aviation. L'exposition de la Rega met en lumière son travail quotidien au 21<sup>e</sup> siècle. Un hélicoptère de sauvetage Agusta trône sur une plateforme d'atterrissage identique à celles des toits d'hôpitaux. La Rega a mis son avion-ambulance de type Bombardier CL-604, le plus ancien de la flotte, à disposition du Musée Suisse des Transports comme nouvelle attraction. Dès le 16 avril 2019, les visiteurs peuvent l'admirer dans l'exposition consacrée à la Rega.

# 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

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, depuis 2009  
membre du comité directeur

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

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013  
membre du comité directeur

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, depuis 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Gerold Biner, Zermatt, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

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

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

Anna Brunello, Dr med., Haldenstein, dès 2019

## Retrait à fin 2018

Ulrich Graf, Bäch, de 2001 à 2018

Adrian Frutiger, PD, Dr med., Trimmis,  
de 1998 à 2018

Andreas Berger, Dr med., Greppen,  
de 2007 à 2018

## Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Markus Furrer, Prof., Dr med.

Anna Brunello, Dr med.

## Commission des finances

Josef Meier, président

Michael Hobmeier

Paul Hälgi, Dr sc. techn.

## Conseil consultatif des organisations partenaires

Franz Stämpfli, Conseil de fondation de la Rega,  
président

Thomas P. Emmerich, Conseil de fondation  
de la Rega

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

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

Andy Scheurer, représentant de Spéléo-Secours

Markus Denzler, représentant des commandants  
de police

Marc Ziegler, représentant des Remontées  
Mécaniques Suisses

Sibylle Frey, représentante des Forces  
aériennes suisses

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

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

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

## Organe de révision

KPMG AG, Zurich

**En partant de la gauche: Gabi Huber, Franz Stämpfli, Thomas Holderegger, Marco Maggiorini, Anna Brunello, Michael Hobmeier, Markus Furrer, Heidi Hanselmann, Josef Meier, Patrizia Pesenti, Thomas P. Emmerich, Christian Kern. Absents: Adrian Amstutz, Gerold Biner, Paul Hälgi**

au 1<sup>er</sup> janvier 2019



# Gouvernance et compliance

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

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

## Conseil de fondation

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

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

## Comité directeur du Conseil de fondation

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

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

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

## Direction

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

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

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

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

## Commission médicale

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

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

## Commission des finances

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

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

## Conseil consultatif des organisations partenaires

Présidé par Franz Stämpfli, le Conseil consultatif regroupe des membres du Conseil de fondation de la Rega et des représentants des organisations partenaires suivantes : Secours Alpin Suisse, compagnies d'hélicoptères commerciales, services de sauvetage aérien valaisans, Forces aériennes suisses, Remontées Mécaniques Suisses, commandants de police, Spéleo-Secours Suisse, Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP) et centrales d'appels sanitaires urgents 144.

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

## Présentation des comptes et contrôle interne

La présentation des comptes de la Fondation Garde aérienne suisse

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

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

#### **Gestion des risques – système de contrôle interne (SCI)**

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

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

#### **Participations de la Rega**

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

En outre, la Rega détient des participations minoritaires opérationnelles et fonctionnelles à hauteur de 25 % maximum dans des compagnies d'hélicoptères, des sociétés et coopératives d'aérodromes et des compagnies d'assistance sises en Suisse. Ce portefeuille de participations sert à réaliser le but de la fondation Rega.

Pour ce qui est de la gestion de patrimoine, les participations/placements de la Rega sont gérés par des administrateurs externes dans le cadre d'un mandat ad hoc.

#### **Indemnisation des membres du Conseil de fondation**

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

#### **Surveillance de la fondation**

En tant que fondation d'utilité publique, la Rega et ses organes sont placés sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. Cette dernière contrôle chaque année le rapport d'activités de la Rega. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 12 septembre 2018, sans contestation aucune.

# La Rega en 2018

**17 avril:** le nouvel avion-ambulance de la Rega, le Challenger 650 du constructeur canadien Bombardier, immatriculé HB-JWA, atterrit à l'aéroport de Zurich pour la conférence de presse annuelle de la Rega. Accueilli sous le traditionnel jet d'eau des pompiers, il est le premier des trois nouveaux avions-ambulance à venir remplacer la flotte CL-604, entièrement renouvelée fin 2018.

**25 avril:** l'EENA, l'Association européenne des numéros d'urgence, décerne un prix à la Rega pour ses « services de sauvetage exceptionnels ». L'association réunit plus de 1'300 services d'urgence à travers le monde et récompense chaque année des organisations pour leurs services dans le domaine de la sécurité publique. Le jury a salué, en particulier, les performances de la centrale d'intervention de la Rega et son rôle capital dans la coordination des opérations de sauvetage.

**27 avril:** le Musée Suisse des Transports et la Rega inaugurent la nouvelle exposition « Aide médicale par la voie des airs ». Visiteuses et visiteurs peuvent guider un hélicoptère dans le simulateur downwash, découvrir les coulisses de la centrale d'intervention et tester leurs connaissances de la Rega au moyen d'un jeu interactif. Au printemps 2019, le plus ancien des Challenger CL-604 de la Rega, immatriculé HB-JRA, sera lui aussi exposé aux côtés des deux hélicoptères de sauvetage Alouette III SE 316 et Agusta A 109 K2.

**27 mai:** les deux journées portes ouvertes attirent près de 15'000 visiteurs au Centre Rega à l'aéroport de Zurich. C'est l'occasion de découvrir les rouages de la Garde aérienne suisse de sauvetage et d'observer pour la première fois de près le tout nouvel avion-ambulance Challenger 650. Pilotes d'hélicoptère et d'avion-ambulance, sauveteurs professionnels, médecins urgentistes, mécaniciens, chefs d'opération et autres collaborateurs de la Rega ouvrent la discussion sur place et répondent aux questions.

**10 octobre:** la Rega retrouve durant la nuit une personne disparue au Niesen (BE) à l'aide du système de recherche multisenseurs (IR/EOS). Intégrée à l'hélicoptère de la Rega, cette technologie de pointe est gérée par un opérateur spécialement formé à cet effet. Une caméra thermique ultra-précise, des senseurs optiques, une console informatique dans le cockpit et un projecteur permettent d'effectuer des recherches aériennes de personnes efficaces et étendues, de jour comme de nuit.

**23 octobre:** l'Airbus Helicopters H145, nouvel hélicoptère de la Rega, effectue sa première mission. L'équipage de la base Rega de Berne transfère en urgence un patient gravement malade du centre hospitalier de Bienne à l'Inselspital à Berne. Doté d'une cabine spacieuse, le H145 est taillé sur mesure pour les transports de malades en soins intensifs reliés par exemple à une machine cœur-poumon.

**2 novembre:** pour fêter la 50'000<sup>e</sup> donatrice de la ville de Berne, la Rega présente son nouvel hélicoptère H145 et atterrit sur la Place fédérale. Le public découvre ainsi pour la première fois le nouvel hélicoptère de sauvetage de la base d'intervention bernoise et découvre ses particularités avec l'équipage bernois.

**11 décembre:** la nouvelle version de l'application d'urgence éprouvée de la Rega est prête et téléchargeable sur les boutiques d'applications en ligne. En cas d'alerte, l'application transmet les coordonnées de la personne en détresse, un gain de temps précieux en situation d'urgence. Depuis son lancement en 2011, l'application a été téléchargée 1,3 million de fois. La nouvelle mouture offre des fonctions supplémentaires utiles pour un sauvetage rapide en cas d'urgence. Certaines de ces fonctions sont exclusivement réservées aux donatrices et donateurs de la Rega en remerciement de leur précieux soutien.



17 avril



27 avril



27 mai



10 octobre



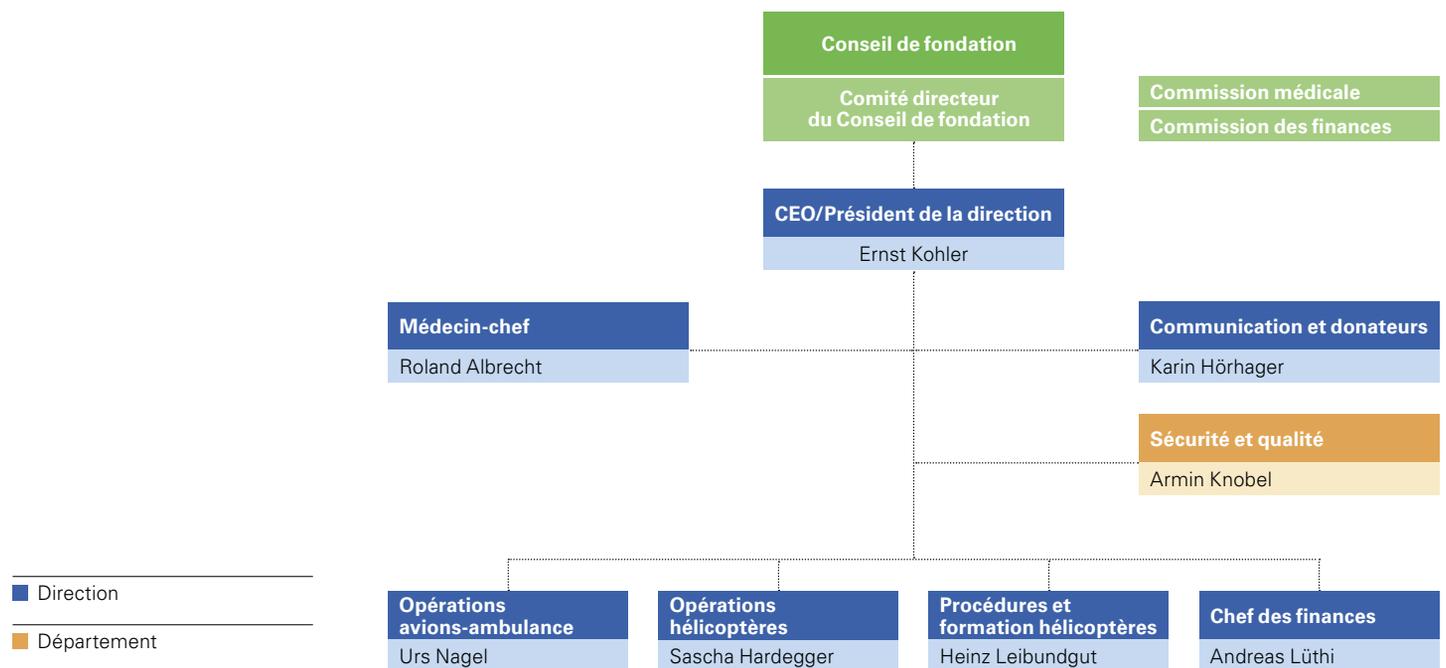
23 octobre



2 novembre

# Direction

Organigramme au 1<sup>er</sup> janvier 2019



En partant de la gauche:

Sascha Hardegger, Heinz Leibundgut, Karin Hörhager, Urs Nagel, Ernst Kohler (devant), Roland Albrecht (à l'arrière), Andreas Lüthi



# Dispositions relatives aux donateurs de la Rega

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

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

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

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

En remerciement de ce soutien, la Rega peut, à sa libre appréciation et dans le cadre de ses possibilités, décharger entièrement ou en partie les donatrices et les donateurs des frais engagés pour les prestations énumérées ci-contre, effectuées ou organisées par elle-même. Et ceci lorsque les assurances ou tout autre tiers ne sont pas tenus de les prendre en charge, ne remboursent pas ou seulement partiellement les coûts de la mission. Dans tous les cas, les services d'assistance fournis par la Rega et la réduction des coûts qu'elle consent ne sont soumis à aucune obligation légale. En particulier, des motifs opérationnels, médicaux ou météorologiques peuvent empêcher une intervention de la Rega.



## 1. Suisse et Principauté du Liechtenstein

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

## 2. Dans le monde

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

La Rega décide de l'exécution des services d'assistance en fonction de critères médicaux, sociaux et opérationnels. Elle décide de la forme et du moment de son intervention. La Rega peut déléguer à des organisations tierces l'accomplissement d'une mission. Afin d'offrir la marge de manœuvre nécessaire à la réalisation de l'intervention, la donatrice ou le donateur autorise en cas de besoin la Rega à transmettre ses données personnelles et médicales aux acteurs directement concernés (partenaire d'intervention, médecin, assurances etc.) en Suisse et à l'étranger.

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

**Rega-Center**

Postfach 1414  
8058 Zürich-Flughafen  
Téléphone 044 654 33 11

**Rega 1, Dübendorf**

Überlandstrasse 299  
8600 Dübendorf  
Téléphone 044 802 20 20

**Rega 2, Basel**

Postfach  
4030 Basel-Flughafen  
Téléphone 061 325 29 66

**Rega 3, Bern**

Flugplatzstrasse 1  
3123 Belp  
Téléphone 031 819 65 11

**Rega 4, Lausanne**

Route de Romanel 33  
1018 Lausanne  
Téléphone 021 644 22 66

**Rega 5, Untervaz**

Postfach  
7204 Untervaz  
Téléphone 081 300 09 99

**Rega 6, Locarno**

Via Aeroporto 15  
6596 Gordola  
Téléphone 091 820 50 00

**Rega 7, St. Gallen**

Postfach 320  
9015 St. Gallen  
Téléphone 071 313 99 33

**Rega 8, Erstfeld**

Reussstrasse 40  
6472 Erstfeld  
Téléphone 041 882 03 33

**Rega 9, Samedan**

Plazza Aviatica 6  
7503 Samedan  
Téléphone 081 851 04 04

**Rega 10, Wilderswil**

Bönigstrasse 17  
3812 Wilderswil  
Téléphone 033 828 90 30

**Rega 12, Mollis**

Flugplatz  
8753 Mollis  
Téléphone 055 614 55 55

**Rega 14, Zweisimmen**

Postfach 210  
3770 Zweisimmen  
Téléphone 033 729 10 30

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

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

**Impressum**

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

Rédaction  
Karin Hörhager  
Mathias Gehrig  
Philipp Keller  
Wanda Pfeifer  
Adrian Schindler  
Karin Zahner  
Corina Zellweger

Edition française  
Cadence Conseils, Lausanne

Photos  
Laurianne Aeby  
Ulrich Burkhalter  
Stefan Hunziker  
Philipp Keller  
Thomas Lüthi  
Adrian Schindler  
Archives photos de la Rega/Divers

Production  
tutto fatto, Zurich

Graphisme  
Schenker visuelle Kommunikation, Zurich

Illustrations  
Source Associates AG, Zurich

Préresse  
Sota media GmbH, Wallisellen

Impression  
Hürzeler AG, Regensdorf

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

Une version PDF est disponible sur [www.rega.ch](http://www.rega.ch).

© Avril 2019. 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](http://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](http://www.info.rega.ch)

### Médias

Téléphone +41 44 654 37 37  
[mediendienst@rega.ch](mailto:mediendienst@rega.ch)

