



Rapport annuel 2024

En mission pour la Suisse.

Assistance médicale par les airs

La Rega fournit aux personnes en détresse une assistance médicale professionnelle par les airs – 24 h/24, 365 jours par an. Une mission rendue possible uniquement grâce au soutien de nos donatrices et donateurs et aux nombreuses personnes qui nous adressent des dons supplémentaires.



La Rega en chiffres



484

collaboratrices et collaborateurs s'engagent avec passion, dévouement et professionnalisme pour nos patientes et patients, donatrices et donateurs et pour notre organisation.



1367

missions ont été organisées en 2024 par la centrale d'intervention de la Rega en faveur de patientes et patients à l'étranger.



3 640 000

donatrices et donateurs permettent à la Rega de poursuivre sa mission.



2848

missions hélicoptérées ont été menées après la tombée de la nuit pour secourir des patientes et patients.



14

bases hélicoptères sont réparties sur le territoire de telle sorte que les équipages peuvent atteindre n'importe quel endroit en Suisse en 15 minutes de vol.



12 847

patientes et patients ont été transportés en 2024 à bord des avions-ambulance et hélicoptères de sauvetage de la Rega.



400

aéroports et aérodromes dans le monde servent chaque année d'escale aux trois avions-ambulance de la Rega.



14 714

missions héliportées ont été organisées en Suisse par la centrale nationale de sauvetage aérien de la Rega en 2024.



35

patientes et patients par jour en moyenne sont secourus par les équipages de la Rega.

Le rapport annuel revient sur les moments forts, les interventions et les principaux chiffres de l'année écoulée.

Pour consulter les comptes annuels détaillés en ligne : report.rega.ch

Sommaire



19 667

missions ont été coordonnées
par la centrale d'intervention
l'année dernière.

3 **Éditorial**

4 **Actualités**

Avancée mondiale dans la navigation hélicoptérée : autorisation d'une nouvelle procédure de vols aux instruments

10 **Rétrospective**

Des projets innovants visant à améliorer le sauvetage aérien

16 **Bilan des interventions**

La Rega transporte chaque jour des patientes et des patients en Suisse et à l'étranger

22 **Chiffres clés**

Tour d'horizon chiffré de l'exercice

24 **Corporate Governance**

Structure de direction et compliance, Conseil de fondation, direction et Charte

32 **Dates clés**

Quelques jalons importants de l'histoire de la Rega





| Michael Hobmeier

| Ernst Kohler

« Une confiance qui nous oblige »

Chère lectrice, cher lecteur,

Au moment où vous lisez ces lignes, nos pilotes d'hélicoptère, nos médecins d'urgence ainsi que nos ambulancières et ambulanciers présents sur nos 14 bases d'intervention en Suisse sont en alerte. De même, des pilotes et médecins d'avions-ambulance ainsi que des infirmiers et infirmières en soins intensifs se tiennent prêts à rapatrier des personnes malades ou accidentées à l'étranger. Les cheffes et chefs d'opération de notre centrale nationale de sauvetage aérien répondent aux appels d'urgence et coordonnent les interventions, 24 h/24 et 7 j/7. Pendant ce temps, des mécaniciens d'hélicoptères, techniciens en avionique et ingénieurs en informatique assurent un service de piquet pour pouvoir être prêts sans délai en cas de problèmes techniques sur nos appareils ou à la centrale d'intervention.

Assurées par plusieurs centaines de spécialistes, ces prestations de réserve sont nécessaires pour que la Rega soit opérationnelle à toute heure, 365 jours par an, et puisse apporter chaque année une aide médicale par les airs à 13 000 personnes. De telles prestations ne vont cependant pas de soi : elles sont rendues possibles grâce aux plus de 3,6 millions de donatrices et donateurs, qui nous soutiennent année après année, et aux nombreuses personnes qui nous adressent des dons supplémentaires. Sans la solidarité impressionnante de la population suisse, la Rega telle que nous la connaissons aujourd'hui, avec son éventail de prestations actuel, n'existerait pas.

Et donc : la confiance ainsi témoignée nous oblige. Jour après jour, nous voulons et devons prouver, par notre professionnalisme et notre fiabilité, que nous la méritons. Nous sommes tenus d'évoluer en permanence et d'établir de nouveaux standards dans le sauvetage aérien suisse afin d'offrir aux patientes et patients la meilleure prise en charge médicale possible. Il nous appartient aussi de préserver le modèle de réussite de la Rega et, partant, notre autonomie et notre indépendance pour le bien de la population suisse.

Merci de tout cœur pour votre précieux soutien, votre confiance et votre collaboration.



Michael Hobmeier

Président du Conseil de fondation



Ernst Kohler

CEO/Président de la direction

Actualités



A close-up photograph of a helicopter's rotor hub, showing various mechanical components and a red label with white text. The image is partially obscured by a white diagonal shape that serves as a background for the text.

La route invisible qui sert de référence au monde entier

Une étape décisive pour la navigation aérienne : la Rega est le premier opérateur d'hélicoptères au monde autorisé à utiliser une nouvelle procédure de vol aux instruments extrêmement précise nommée « RNP-AR ». Dans cet article, vous découvrirez son fonctionnement et les avantages qu'elle présente pour la population suisse.

« Sauver par tous les temps » – tel est l'objectif de la Rega depuis plus de dix ans. En effet, l'organisation veut réduire le nombre de missions qui ne peuvent pas avoir lieu à cause de mauvaises conditions météorologiques, et augmenter encore le nombre de personnes en détresse à qui elle vient en aide. Les procédures de vol aux instruments (IFR) jouent un rôle central dans la concrétisation de cette vision ambitieuse dont la

Rega n'a cessé de se rapprocher. Grâce à elles, l'équipage traverse nuages et brouillard à l'aide du pilote automatique, en suivant une trajectoire prédéfinie enregistrée dans l'ordinateur de bord. Aujourd'hui, les équipages hélicoptère recourent aux procédures IFR plus de 700 fois par an, par exemple s'ils doivent traverser la couche de stratus pour transporter un skieur gravement blessé depuis les montagnes vers un centre hospitalier.

Des efforts qui portent leurs fruits

Le quotidien des équipages Rega de nos jours est le résultat d'années de travail en amont : formation intensive des équipages, vols de mesure, démonstration de risques, conception des itinéraires, stations Rega pour l'obtention de données météorologiques en temps réel et entraînements exigeants sur simulateur ont été autant de pièces importantes du puzzle. Autre aspect central : la création du « Low Flight Network » (LFN), un réseau national d'itinéraires de vol IFR fondé sur la navigation par satellite, qui permet aux hélicoptères de voler en toute sécurité entre les bases Rega, les aéroports et les hôpitaux, même en cas de mauvaise visibilité. Ce réseau initié par la Rega a été élaboré avec les Forces aériennes et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Le LFN étant devenu une « infrastructure nationale critique » par décision politique mi-2021, c'est à la Confédération qu'en incombe la responsabilité. Mais comme le projet stagne, la Rega prend les devants.

Un réseau de routes invisibles dans les nuages

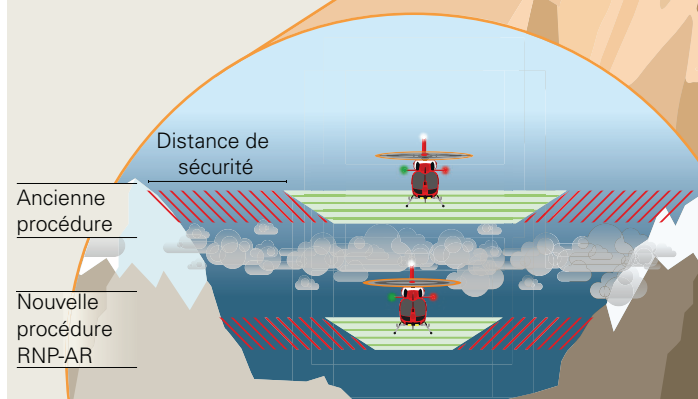
Les routes aériennes du LFN relient différentes régions de Suisse comme un réseau autoroutier. Les « entrées et sorties d'autoroute » coïncident ici avec les bases de la Rega, des aéroports et des hôpitaux. Les « sorties » réalisées jusqu'ici, notamment de l'Hôpital de l'Île de Berne ou de l'Hôpital universitaire de Zurich, ont été développées sous la forme de procédures LPV PinS (Point in Space). Autrement dit, ces procédures d'approche comprennent un guidage par satellite, vertical et horizontal de l'engin jusqu'à un point défini à proximité de la place d'atterrissage. Là, le pilote a le choix entre atterrir à vue ou suivre un itinéraire alternatif prédéfini en pilote automatique. Les routes LPV PinS requièrent beaucoup d'espace et

Une précision inégalée pour les terrains exigeants

Les procédures RNP-AR sont plus précises et plus restrictives en raison d'exigences plus élevées en matière de précision de navigation, d'équipement technique de l'hélicoptère et de formation des équipages. Grâce à une avionique de pointe, à l'approbation (« AR » = « à autorisation obligatoire ») des autorités de surveillance et à des procédures d'exploitation strictes, les RNP-AR permettent de réduire les distances de sécurité sans danger.

Navigation satellitaire moderne, navigation inertielle et pilote automatique sont combinés pour permettre un guidage extrêmement précis tout au long de l'itinéraire, même avec de petits rayons de virage et des profils de descente raides – ce qui est impossible avec les RNP standard.

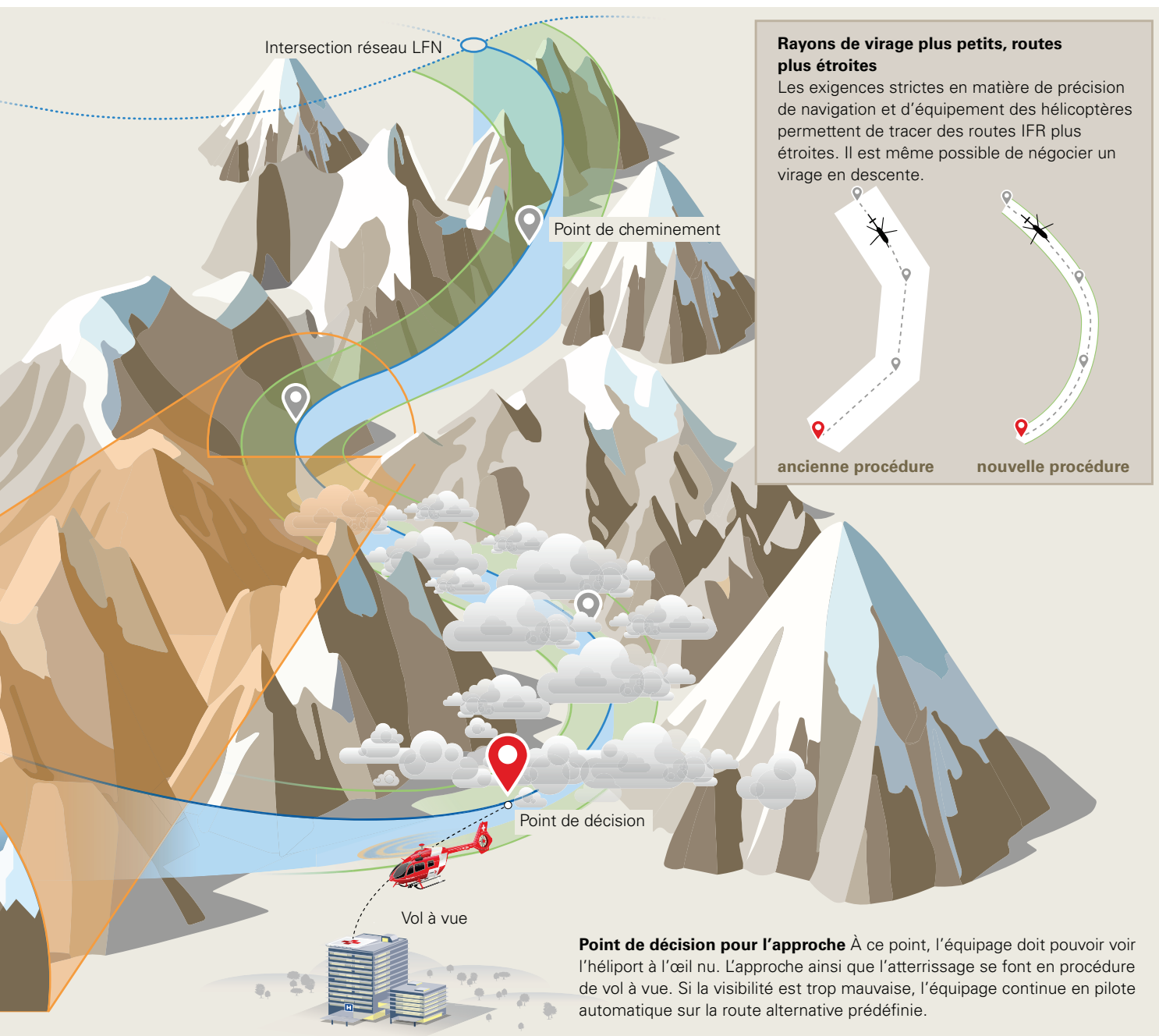
En terrain difficile, les routes d'approche et de départ peuvent être ajustées au relief, ce qui garantit des approches sûres dans les vallées étroites et permet un point de décision plus près de l'hôpital – et plus ce point est près, plus la couverture nuageuse peut être basse sans compromettre l'approche par les équipages.



d'importantes distances de sécurité avec les obstacles. En outre, les virages, p. ex. pour s'adapter au terrain, sont impossibles durant l'approche.

Nouveaux défis dans les vallées de montagne

Les « sorties » créées près des centres hospitaliers sont toutes sur le Plateau, où la topographie plane permet d'aménager de larges routes d'approche à une distance adéquate des reliefs. Dans les vallées alpines



telles qu'en Engadine, près de Davos ou dans l'Oberland bernois en revanche, le relief autour des hôpitaux empêche l'utilisation de procédures d'approche IFR standard. La Rega connaissait la solution au problème depuis longtemps : il s'agissait de recourir à une procédure IFR encore plus précise, déjà utilisée ponctuellement dans le domaine de l'aviation – la procédure « RNP-AR » (Required Navigation Performance Authorization Required). Celle-ci permet une navigation extrêmement précise et parfaitement adaptée au terrain ainsi que des trajectoires plus

étroites avec des rayons de virage plus serrés et des profils de descente plus raides. Grâce à ce dispositif, la Rega peut utiliser des procédures d'approche IFR même en terrain difficile, et notamment dans les vallées alpines, où il faut contourner des obstacles et où le point de décision se situe idéalement au plus près de l'hôpital, tant horizontalement que verticalement – comme si l'on était sur la route étroite d'un col, dans un cadre n'offrant pas assez de place pour une autoroute large.

Précision de navigation au plus haut niveau

Ces couloirs aériens plus étroits exigent une extrême précision des systèmes de navigation et de pilote automatique de l'hélicoptère. On peut comparer cela à la conduite d'une voiture autonome : la performance requise en termes de précision de navigation et de pilote automatique est moindre sur une large autoroute rectiligne que sur la route étroite d'un col avec des virages en épingle. La difficulté de la mise en œuvre des procédures RNP-AR rappelle le paradoxe de l'œuf et de la poule : comme aucun hélicoptère au monde n'avait jusqu'alors été agréé pour l'utilisation de procédures RNP-AR, ces dernières ne pouvaient pas non plus être approuvées. Et sans procédure, aucun hélicoptère ne pouvait être certifié pour les vols RNP-AR.

La Rega prend les choses en main

Son objectif étant d'utiliser cette nouvelle procédure, la Rega était insatisfaite de la situation. Elle a donc réuni les différents acteurs compétents en matière de critères d'approbation et, dans le cadre du projet ARIOS (Advanced Rotorcraft IFR Operations in Switzerland), elle a développé les critères applicables aux procédures RNP-AR en collaboration avec l'OFAC, l'Agence européenne de la sécurité aérienne, des spécialistes de procédures, des fabricants d'hélicoptères ainsi que d'autres experts. Ces dernières années, la Rega a effectué une multitude de vols de mesure et réalisé des calculs de risques. Elle a aussi conçu et testé un nouvel itinéraire de vol IFR pour l'hôpital d'Interlaken et l'aéroport régional de Samedan. Le catalogue de critères a ensuite été adapté et validé sur la base des vols de mesure et d'essai, après quoi les justificatifs nécessaires à l'approbation des procédures aux environs de l'hôpital d'Interlaken ont pu être soumis à l'OFAC.

Lexique :

IFR (Instrument Flight Rules) : lors d'un vol IFR, l'équipage ne s'oriente pas « à vue » (visual flight rules, VFR), mais exclusivement au moyen d'instruments et de systèmes de navigation. Les procédures IFR sont un prérequis pour traverser une couche de nuages ou de brouillard et permettent aux équipages d'intervenir de manière sécurisée par mauvais temps.

LFN (Low Flight Network) : réseau suisse de routes IFR prédéfinies reliant les bases de la Rega, des aéroports et des hôpitaux et permettant un sauvetage aérien par tous les temps.

PinS (Point-in-Space) : procédure d'approche IFR pour hélicoptères assistée par satellite : le pilote s'oriente aux instruments jusqu'à un certain point, puis parcourt le dernier tronçon jusqu'à l'atterrissage selon les règles de vol à vue.

RNP (Required Navigation Performance) : procédure de navigation imposant une précision déterminée et exploitant des ordinateurs de bord modernes et la navigation par satellite.

RNP-AR (Authorization Required) : RNP améliorée, avec encore plus de précision, des distances de sécurité moindres et des critères d'approbation spéciaux pour les approches exigeantes.

Rapport entre les concepts : le Low Flight Network est constitué de routes IFR et utilise les procédures d'approche RNP-AR et PinS, p. ex. pour rallier un hôpital.

Interlaken : premier itinéraire RNP-AR

La région d'Interlaken s'est imposée naturellement comme première zone de mise en œuvre de la procédure RNP-AR. En effet, la base Rega de Wilderswil, située à quelques minutes de vol de l'hôpital d'Interlaken, est la base de montagne comptabilisant le plus grand nombre de missions. Et la précision de la procédure prend tout son sens dans la topographie exigeante de la région, avec ses vallées étroites et ses hauts sommets. L'OFAC a examiné le dossier et autorisé la procédure en juillet dernier. Les conditions sont maintenant réunies pour que le « Low Flight Network » soit étendu en incluant notamment les hôpitaux des vallées alpines.



Au-dessus de la grisaille, le ciel bleu : les procédures IFR permettent de traverser la mer de brouillard en pilote automatique pour rejoindre un hôpital.

Perspectives : un sauvetage aérien plus sûr

La nouvelle procédure RNP-AR permet de contourner en toute sécurité des obstacles tels que lignes électriques et pics montagneux, et la précision de l'approche limite les risques pour les équipages ainsi que les patients et patientes. Mais la procédure a aussi ses limites : en cas de conditions météorologiques extrêmes telles que gel, brouillard dense près du sol ou vents violents, intervenir reste parfois impossible. Malgré tout, pour la Rega, ce dispositif représente une avancée significative dans la poursuite de sa vision dont elle s'efforce de s'approcher tout en sachant qu'elle reste un idéal. Une impulsion pour poursuivre le développement des technologies afin d'aider un nombre encore plus grand de personnes en détresse, et ce, de manière sûre et fiable, même dans les conditions les plus difficiles.

Le nouvel hélicoptère Rega, un record de précision



Les 21 nouveaux hélicoptères Rega de type Airbus H145 D3 « version Rega », qui remplaceront la flotte actuelle d'ici fin 2026, joueront un rôle important dans la poursuite du développement des itinéraires de vol IFR. Le nouvel hélicoptère de sauvetage offre des possibilités inédites : sur mandat de la Rega, le constructeur Airbus a développé le premier hélicoptère au monde qui sera certifié avec une précision de navigation de 0,1 RNP. Autrement dit, il doit être en mesure de maintenir sa position sur une distance donnée avec un écart maximal de 0,1 mille nautique (185 m), même sans GPS. Une performance unique et inégalée : les hélicoptères de dernière génération sont certifiés pour une précision de navigation de 0,3 RNP (555 mètres).

Pour les nouveaux hélicoptères de la Rega, différents systèmes et composants ont dû être développés spécialement, harmonisés, testés et installés. Le fabricant et la Rega partent du principe que l'autorisation pour ces systèmes, déjà installés sur les machines, leur sera délivrée avant la fin de l'année 2025. Grâce à sa nouvelle flotte dotée d'une précision de navigation accrue, la Rega pourra établir des routes aériennes encore plus étroites à encore plus basse altitude et les utiliser en toute sécurité pour le bien des patientes et des patients.

Rétrospective



La Rega a connu une année riche en événements, marquée par le renouvellement de la flotte et des investissements prometteurs dans l'infrastructure. Encore et toujours, l'objectif est d'améliorer le sauvetage aérien en Suisse pour le bien des patientes et des patients.

Premier hélicoptère de sauvetage de la nouvelle flotte

Le premier des 21 nouveaux hélicoptères Airbus H145 D3 est arrivé au Centre Rega de l'aéroport de Zurich au début du mois de décembre 2024. Avant que l'engin avec rotor à cinq pales ne soit mis au service des patients depuis la base de Lausanne, il faut encore procéder à son aménagement intérieur. Celui-ci a été développé selon les instructions de la Rega, qui a mis à profit les expériences réalisées avec le modèle précédent pour apporter des améliorations. Alliant puissance, espace et système de navigation de haute précision, ces nouveaux appareils sont les plus modernes du genre au monde.

Les H145 retirés de la flotte commenceront une nouvelle vie en Nouvelle-Zélande et au Maroc. Quatre appareils ont été vendus à la société GCH Aviation, sise à Christchurch (NZ). Les quatre autres seront repris par la Gendarmerie royale marocaine, qui utilise déjà les anciens EC 145 de la Rega. Quant à savoir où les AgustaWestland Da Vinci des bases de montagne et l'EC 135 de la base de Genève seront vendus, aucune décision définitive n'a encore été prise.



Vidéos, photos et plus d'informations
sur la nouvelle flotte de la Rega :
rega.ch/h145



Technique de pointe pour un transport sécurisé des tout-petits

La Rega a fait l'acquisition d'un nouvel incubateur de transport pour les prématurés. Depuis fin août 2024, ce dernier est utilisé en avion-ambulance et en hélicoptère de sauvetage. L'appareil précédent avait pris de l'âge, et la maintenance du ventilateur utilisé ne pouvait plus être assurée. La nouvelle couveuse est à la pointe de la technique et dispose entre autres d'un système de retenue particulièrement sûr pour immobiliser l'enfant. De plus, le couvercle peut être retiré, ce qui permet de transporter des patients pesant jusqu'à 20 kg tout en les surveillant et en les ventilant au moyen des appareils habituels adaptés à leurs besoins. Le même modèle est utilisé à l'hôpital pédiatrique de Zurich, ce qui facilite les échanges et la collaboration.

Amélioration dans la recherche pour le sauvetage

Afin d'améliorer encore la recherche pour le sauvetage de personnes disparues, même en cas de mauvaises conditions météorologiques, plusieurs projets visant à élargir les possibilités dont disposent les spécialistes de la Rega ont été menés l'année dernière.

Doté d'une caméra thermique et du détecteur de signal natel « Lifeseeker », l'hélicoptère de recherche permet à ses équipages de balayer de larges zones depuis les airs, de jour comme de nuit. Le dispositif Lifeseeker a été équipé d'une antenne latérale, ce qui permet désormais de géolocaliser les téléphones portables depuis l'hélicoptère malgré une couche nuageuse basse. Il doit aussi permettre de soutenir la recherche au sol, notamment lorsque la météo rend un vol de recherche impossible. Ainsi, en étroite collaboration avec les spécialistes recherche de la Rega, les sauveteuses et sauveteurs du Secours Alpin Suisse (SAS) intervenant à pied peuvent dorénavant déployer ce système de localisation sur le terrain grâce à un sac à dos spécialement développé à cet effet, baptisé « Lifeseeker Backpack ». Les premiers tests sont concluants, d'autres seront réalisés avant le lancement définitif.



Prototype du « Lifeseeker Backpack » : un sac doté de toute la technologie, avec le Lifeseeker au centre.

Plus d'informations sur la recherche et le sauvetage : rega.ch/rechercheetsauvetage



À gauche : premier coup de pioche de la nouvelle base d'intervention à Mollis (GL)

En bas : visualisation du hangar en bois



Investissements dans l'infrastructure

L'année dernière, des étapes importantes ont été franchies dans le cadre de trois projets de construction. Le premier coup de pioche de la base de Mollis a été donné, marquant le début des travaux du premier hangar en bois de la Rega. La nouvelle base offrira à l'équipage des conditions optimales pour intervenir 24 h/24 auprès des personnes en détresse. L'emménagement est prévu pour la saison d'hiver 2025.

Les choses avancent aussi pour la très nécessaire nouvelle base d'intervention de l'aéroport régional de Samedan, en Engadine : le contrat de droit de superficie a été approuvé en décembre 2024, et la demande de permis de construire soumise à l'Office fédéral de l'aviation civile. Il est prévu d'ériger une structure en bois moderne dans la partie nord de l'aéroport. La nouvelle base hélicoptère accueillera la Rega, HeliBernina et Swiss Helicopter.

Voilà des décennies que la Rega essaie de remplacer sa base de

Samedan, devenue obsolète. Un hangar plus vaste est indispensable pour abriter l'hélicoptère, plus grand, qui sera attribué à l'équipage engadinois fin 2026.

En Suisse romande aussi, la Rega investit dans l'amélioration du sauvetage aérien : le hangar de la base de Genève est en cours d'agrandissement afin qu'un hélicoptère H145 D3 puisse y être stationné en juin 2025. Par ailleurs, des espaces de repos vont être créés pour l'équipage, qui dorénavant restera à la base durant la nuit aussi. Cette disponibilité accrue de nuit renforcera encore l'assistance médicale aérienne à la population dans toute la région. Les travaux de transformation doivent s'achever au deuxième trimestre 2025.



Les 14 bases d'intervention de la Rega en un coup d'œil : reg.ch/sites



Recherche préclinique : la Rega participe à une étude internationale

La Rega s'emploie à améliorer constamment la prise en charge médicale de ses patients. Ainsi participe-t-elle à des études scientifiques en médecine d'urgence sous la direction du médecin-chef Pr Roland Albrecht.

Une étude internationale menée par des chercheurs du Danemark, des Pays-Bas et d'Allemagne ainsi que par l'Hôpital universitaire de Berne et la Rega remet en question la pratique standard d'administration d'oxygène aux blessés graves. Publiés en décembre 2024 dans la revue JAMA (Journal of the American Medical Association), les résultats ont suscité un vif intérêt dans le milieu de la médecine d'urgence et de sauvetage.

Au total, cinq grands centres de traumatologie et 15 hélicoptères de sauvetage – dont l'Hôpital de l'Île et trois engins de la Rega pour la Suisse – ont participé à l'étude. Celle-ci avait pour objet de déterminer si, en comparaison avec un dosage élevé, un apport d'oxygène moindre dans les huit heures suivant un traumatisme physique réduisait le taux de mortalité ou les complications à 30 jours. Il en ressort que cela pourrait être plus sûr et éviter des complications telles que des lésions pulmonaires. La Rega adapte donc sa pratique en matière d'apport d'oxygène aux patientes et patients qu'elle prend en charge.



Nouveaux héliports hospitaliers

En 2024, la Rega a continué de participer à la modernisation des héliports hospitaliers en Suisse en fournissant des conseils, une expertise et, dans certains cas, des fonds. Des places d'atterrissage réalisées avec son soutien ont été mises en service ou vont l'être très prochainement à l'hôpital cantonal de Baden, au Centro sanitario Valposchiavo, aux Hôpitaux Universitaires de Genève et au nouvel hôpital pédiatrique de Zurich. La Rega a aussi fourni une contribution financière aux héliports de l'hôpital cantonal de Saint-Gall et de l'hôpital pédiatrique de Suisse orientale.



Cellule nationale de coordination pour les patientes et patients d'Ukraine

En 2024, la Rega a continué à soutenir les autorités en officiant comme cellule nationale de coordination. Sur mandat du Service sanitaire coordonné de la Confédération, elle assure depuis septembre 2022 l'accueil de civils ukrainiens ayant besoin d'un traitement. À la fin 2024, 53 patientes et patients avaient bénéficié de soins en Suisse par ce biais. Au total, la Rega a réalisé 25 vols médicalisés et un vol de ligne accompagné médicalement dans le cadre de ce programme d'aide humanitaire.

Mise en service de la PIU 2.0

Suite à une transformation complète, la première unité d'isolement des patients PIU 2.0, destinée au transport de malades hautement contagieux, a été mise en service au printemps 2024. Son principal avantage par rapport à la version précédente réside dans sa modularité, qui permet de l'embarquer à loisir à bord de l'avion-ambulance et, au besoin, de la monter en quelques minutes. Il est ainsi possible de décider sur site s'il est nécessaire d'y recourir ou non. Auparavant, cette décision devait être prise au Centre Rega, avant le décollage. Si la PIU servait ainsi surtout à protéger les équipages, elle permet désormais aussi de transporter dans un milieu stérile des patientes ou patients qui sont immunosupprimés, qui viennent d'être greffés ou qui sont sur le point de l'être. Durant l'année en cours, deux bases d'intervention hélicoptère vont être établies comme centres de compétences pour les vols PIU.



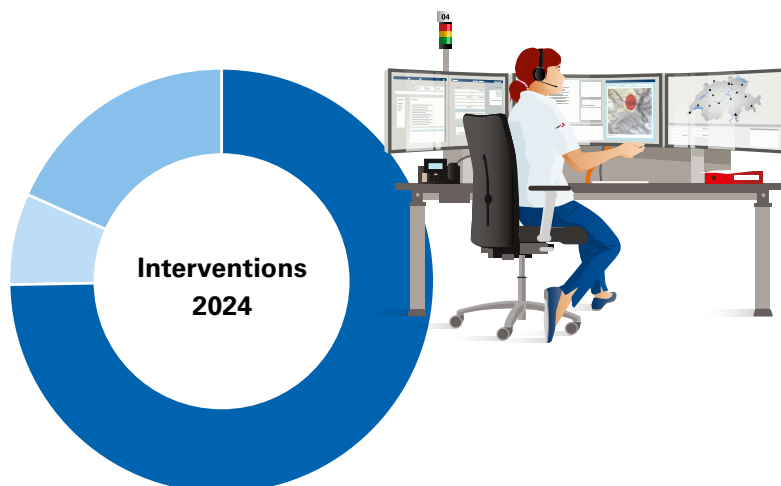
D'autres projets ont été réalisés grâce à l'appui du service de recherche et développement interne : reg.ch/engineering

Bilan des interventions



Une nouvelle année intense pour la Rega

En 2024, les services de la Rega ont de nouveau été très sollicités. La centrale d'intervention a organisé environ 20 000 missions, ce qui représente une moyenne de 54 interventions toutes les 24 heures. Les hélicoptères de sauvetage de la Rega ont transporté un peu moins de personnes que l'année précédente, les avions-ambulance un peu plus.



	2024	2023	+/-
Total des interventions	19 667	20 647	-4,7 %
● Hélicoptères	14 714	15 695	-6,3 %
● Avions-ambulance/de ligne	1 367	1 372	-0,4 %
● Autres ¹	3 586	3 580	+0,2 %

¹ Transports en ambulance, missions en faveur du Secours Alpin Suisse, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

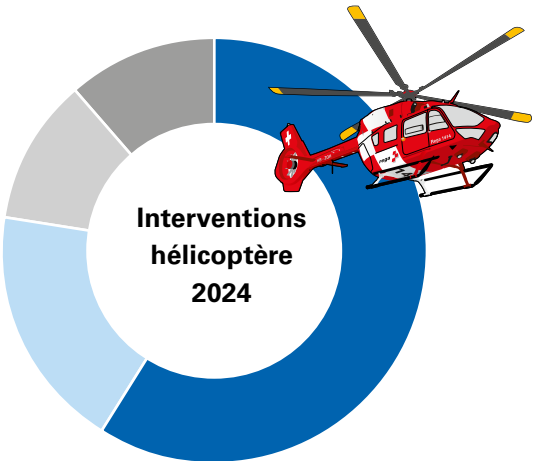


Interventions en hélicoptère

Les cheffes et chefs d’opération de la centrale nationale de sauvetage aérien de la Rega coordonnent les interventions des 14 bases hélicoptère qui maillent tout le pays ainsi que les interventions d’organisations partenaires. L’année dernière, ils ont organisé 14 714 missions en hélicoptère au total, soit 6,3 % de moins que l’année précédente. Cette baisse est attribuable tant aux interventions de sauvetage (8693 ; –6,3 %) qu’aux vols de transfert des petits hôpitaux périphériques vers les centres hospitaliers (2729 ; –8,8 %). La Rega a effectué 2848 interventions nocturnes (–9,9 %). Une mission primaire ou secondaire sur quatre a lieu de nuit. Le nombre d’opérations en faveur de paysans de montagne organisées par la centrale d’intervention de la Rega s’est élevé à 1648 (–4,1 %). Pour le transport d’animaux de rente blessés ou morts, la Rega fait appel à des compagnies d’hélicoptères commerciales ou sollicite de jeunes pilotes qui interviennent à l’aide de l’hélicoptère d’entraînement.

	2024	2023	+/-
Total des interventions	14 714	15 695	–6,3 %
dont missions de nuit	2 848	3 161	–9,9 %
● Interventions primaires ¹	8 693	9 282	–6,3 %
● Interventions secondaires ²	2 729	2 993	–8,8 %
● Interventions en faveur des paysans de montagne	1 648	1 719	–4,1 %
● Interventions spéciales ³	1 644	1 701	–3,4 %

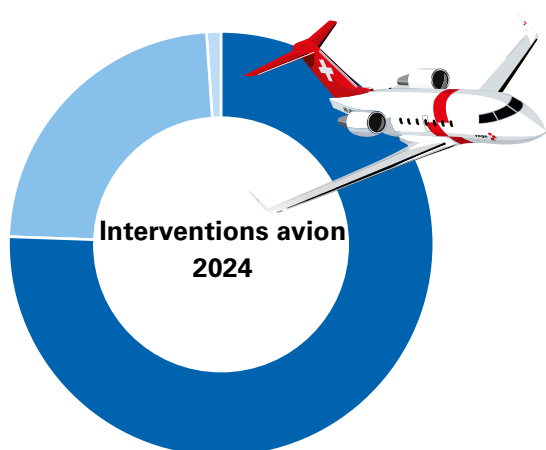
¹ Urgences prises en charge directement sur place
² Transferts d’hôpital à hôpital, néonatalogie, transports d’organes
³ Interventions à caractère non médical (vols de recherche, de sécurisation et de reconnaissance en faveur de partenaires d’intervention) et missions assurées par des hélicoptères de tiers



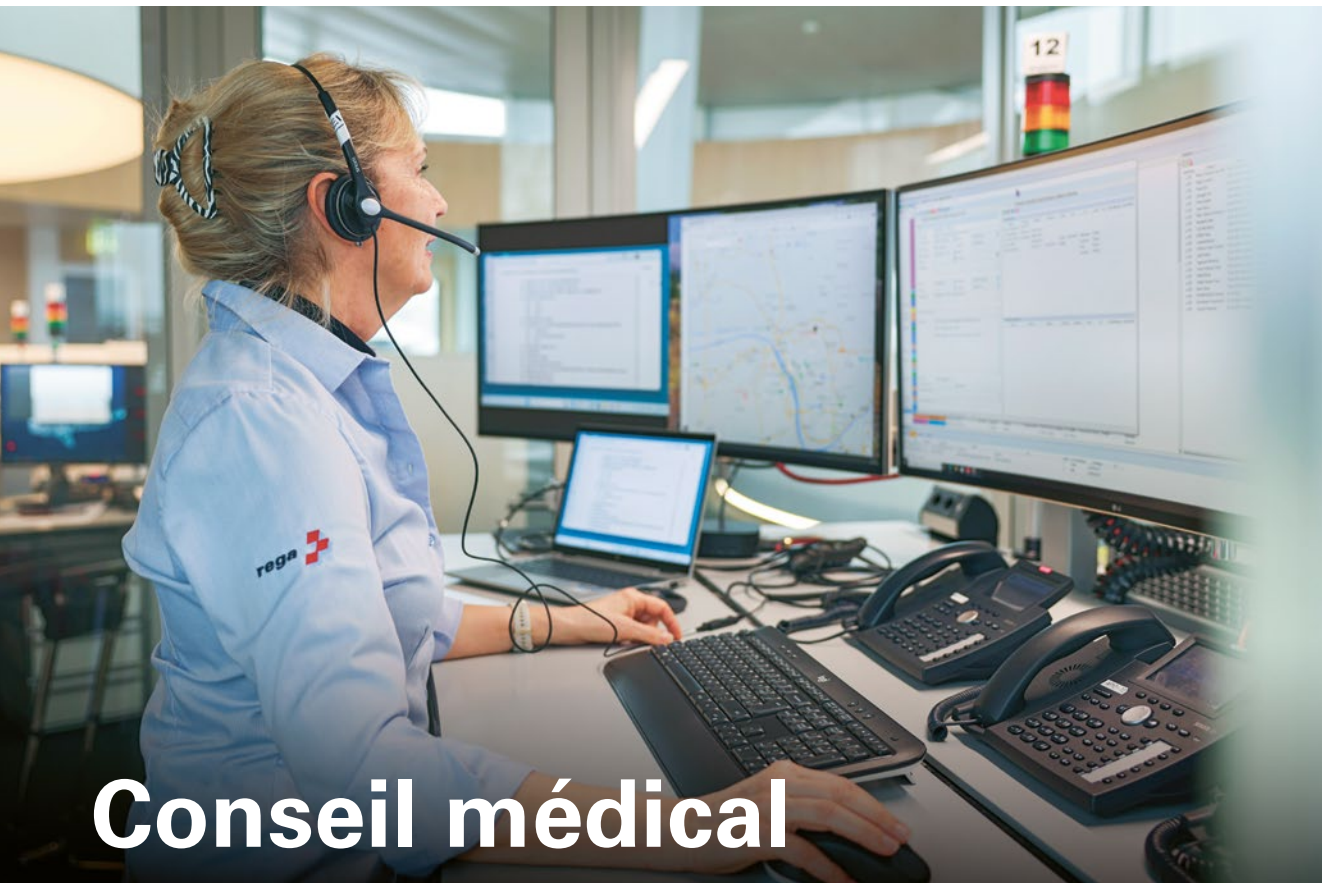


Interventions en avion

En 2024, les trois avions-ambulance de la Rega ont légèrement plus volé qu'en 2023 : ils ont effectué 1033 missions au total (+1,2 %) et rapatrié 1029 patientes et patients blessés ou malades (+1,4 %). Au total, les avions-ambulance ont volé durant 4733 heures (–1,4 %). La centrale d'intervention a organisé un rapatriement sur un vol de ligne pour 319 personnes (–5,6 %). Cette solution, plus économique et écologique que les transports en avion-ambulance, est retenue lorsque le ou la patiente est stable, que son état permet un transport sans conséquences négatives pour les autres passagers et que le nombre de places disponibles à bord est suffisant. L'an dernier, 71 patients (–15,5 %) ont été rapatriés à bord d'un avion de ligne avec l'assistance d'un médecin ou d'un(e) infirmier(ère) en soins intensifs de la Rega. Le nombre de rapatriements non accompagnés s'est élevé à 248 (–2,4 %) : dans ces cas, la centrale d'intervention organise le vol de retour des patientes et patients pouvant voyager sans assistance médicale.

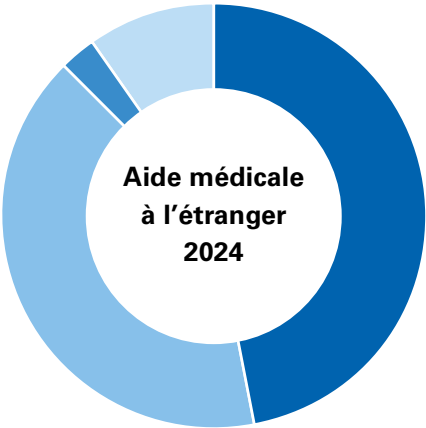


	2024	2023	+/-
Total des interventions	1 367	1 372	–0,4 %
● Avions-ambulance	1 033	1 021	+1,2 %
● Avions de ligne	319	336	–5,1 %
● Avions affrétés	15	15	0,0 %



Chaque rapatriement est précédé d’une analyse médicale approfondie menée par un médecin-conseil de la Rega. Le ou la médecin de garde et le ou la chef(fe) d’opération décident ensemble de la nécessité et de la pertinence d’un transport et, le cas échéant, de l’organisation de celui-ci. Les médecins-conseils, à l’instar des chefs d’opération, sont disponibles 24 heures sur 24. En 2024, ils ont aidé 1204 patients (+8,4 %) en les conseillant par téléphone, tandis que 1348 personnes ont dû être rapatriées à bord d’un avion-ambulance de la Rega ou d’un avion de ligne. Certaines compagnies d’assurance sollicitent l’avis des médecins de la Rega 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 l’assureur décide de l’opportunité et des modalités d’un rapatriement.

	2024	2023	+/-
Total des patientes et patients	2552	2464	+3,6 %
● Conseil médical	1 204	1 111	+8,4 %
● Rapatriement en avion-ambulance de la Rega	1 029	1 015	+1,4 %
● Rapatriement en avion de ligne, accompagné	71	84	-15,5 %
● Rapatriement en avion de ligne, non accompagné	248	254	-2,4 %

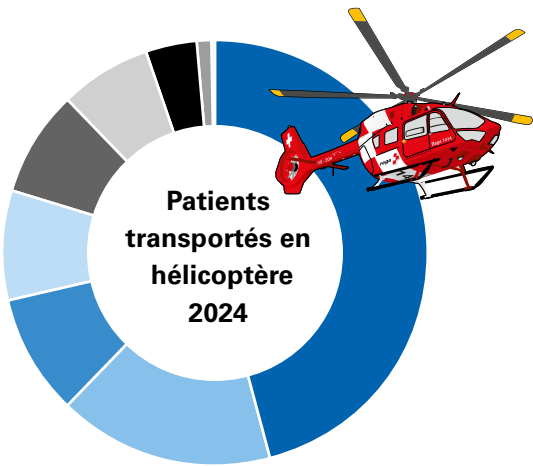


Patientes et patients transportés

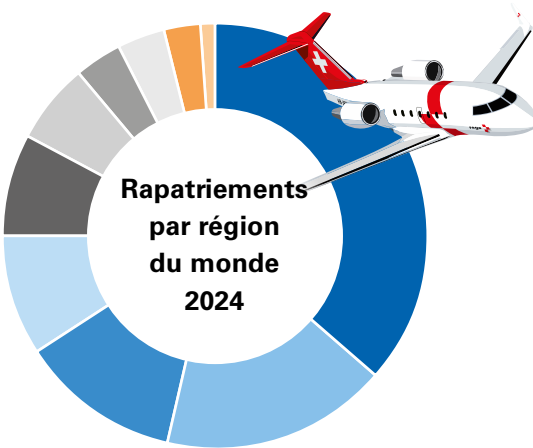
La Rega a transporté 12 847 patientes et patients (–6,0 %) à bord de ses hélicoptères de sauvetage et avions-ambulance. Les équipages sont ainsi venus en aide à 35 personnes par jour en moyenne.

Le nombre total des interventions ne coïncide pas avec celui des patients transportés, car il arrive que plusieurs personnes soient transportées en même temps ou, au contraire, qu'un vol s'effectue sans patient, comme dans le cas d'un vol de recherche infructueux par un hélicoptère Rega. Le nombre de missions hélicoptérées est soumis à des variations naturelles et reflète les conditions météorologiques ainsi que le comportement de la population et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse. De même, le nombre de rapatriements fluctue, et l'activité des avions-ambulance suit l'évolution des activités touristiques et professionnelles de la population suisse à l'étranger.

	2024	2023	+/-
Total des patientes et patients	11 499	12 321	–6,7 %
● Maladies	5 300	5 659	–6,3 %
● Accidents de sports d'hiver	1 867	1 944	–4,0 %
● Accidents de travail	1 047	1 142	–8,3 %
● Accidents en montagne	966	908	+6,4 %
● Autres causes	944	1 008	–6,3 %
● Accidents de la circulation	800	944	–15,3 %
● Accidents de sport	434	539	–19,5 %
● Accidents d'aviation	115	146	–21,2 %
● Accidents d'avalanche	26	31	–16,1 %



	2024	2023	+/-
Total des patientes et patients	1 029	1 015	+1,4 %
● Europe du Sud	377	382	–1,3 %
● Europe du Sud-Est	177	163	+8,6 %
● Europe centrale	124	110	+12,7 %
● Europe de l'Ouest	94	94	0,0 %
● Afrique	80	63	+27,0 %
● Asie	64	50	+28,0 %
● Amérique du Nord, Amérique centrale et Amérique du Sud	37	51	–27,5 %
● Proche et Moyen-Orient	36	54	–33,3 %
● Europe du Nord	30	29	+3,4 %
● Europe de l'Est	10	17	–41,2 %
● Océanie	0	2	–100,0 %

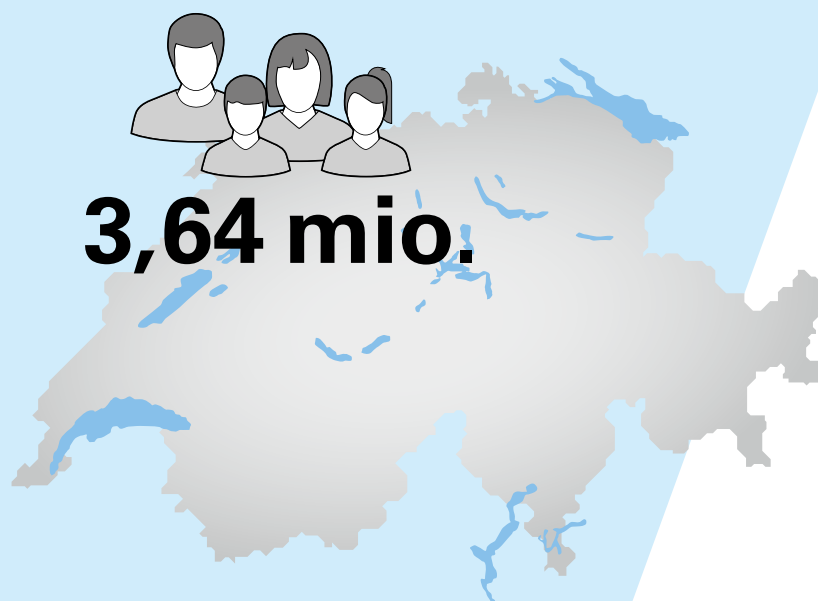


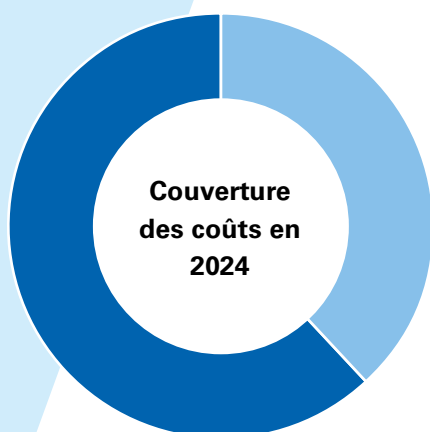
Chiffres clés

La Rega est une fondation privée d'utilité publique. Forte de 3,64 millions de donatrices et donateurs, elle est solidement ancrée dans la population suisse. Indépendante sur le plan politique, elle fournit ses prestations sans aucune subvention des pouvoirs publics. Elle fait partie intégrante du dispositif médical de base du pays et contribue par ses activités à l'attrait de la Suisse comme lieu de vie, place économique et destination touristique.

Donatrices et donateurs

Grâce au soutien solidaire de ses donatrices et donateurs, la Rega est en mesure d'apporter une assistance médicale aérienne sur l'ensemble du territoire helvétique sans aucune subvention de l'État. Ce système permet à la Suisse de disposer d'un sauvetage aérien largement reconnu et faisant référence à l'échelle internationale. Le nombre de donatrices et donateurs a poursuivi sa progression en 2024 : au 31 décembre, la Rega en recensait 3,64 millions.





- Contributions des donateurs, dons et legs : **CHF 133,1 mio.** (61,8 %)
- Assurances : **CHF 82,4 mio.** (38,2 %)

Évolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2024, les produits d'exploitation de la Rega ont atteint 216,1 millions de francs, pour des charges de 184 millions de francs, soit un résultat d'exploitation positif de 32,1 millions de francs. Le résultat annuel se monte à 47,7 millions de francs. En 2024, les donatrices et donateurs ont versé à la Rega des contributions, des dons et des legs d'un montant total de 133,1 millions de francs, couvrant ainsi environ 61,8 % des coûts. Les 38,2 % restants sont financés par les caisses-maladie ou les assurances (accident, voyage) qui s'acquittent des frais d'intervention. 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 capitaux de tiers.

Les principaux chiffres de l'année 2024

Nombre d'interventions organisées	
Interventions hélicoptère	14 714
Interventions avion	1 367
Autres ¹	3 586
Contributions des donateurs, dons et legs (mio. CHF)	133,1
Nombre de donatrices et donateurs (en mio.)	3,64
Nombre de collaborateurs ²	454
Produits d'exploitation (mio. CHF)	216,1
Charges d'exploitation (mio. CHF)	184,0
Résultat d'exploitation (mio. CHF)	32,1
Total du bilan (mio. CHF)	735,6

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

² Équivalents temps plein, état à fin décembre (filiales et fondations incluses)



Pour consulter les comptes annuels détaillés :

report.rega.ch

Corporate Governance



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.

La Rega 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, sauvegarde des intérêts des membres et des donatrices et donateurs. Les règles et principes appliqués par la Rega en matière de gouvernance institutionnelle sont ancrés dans l'acte de fondation, dans le règlement de la Fondation, dans le règlement 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^e 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 Pr 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, Forces aériennes

suisses, Remontées Mécaniques Suisses, commandants de police, Spéléo-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 du double contrôle 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 dans des compagnies d'hélicoptères, des sociétés et coopératives d'aéroports et des entreprises partenaires. 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 spéciali-

sées et ad hoc, du conseil consultatif, des organisations partenaires, des fondations de prévoyance et d'autres sociétés où la Rega détient des participations. Toutes les indemnités des membres du Conseil de fondation et de son président sont détaillées dans les comptes annuels consolidés de la Rega.

Surveillance de la fondation

En tant que fondation d'utilité publique, la Rega est placée sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. La Rega lui soumet chaque année son rapport d'activités. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 23 août 2023, sans contestation aucune.

Conseil de fondation



Michael Hobmeier
Président



Christian Kern
Vice-président



Patrizia Pesenti
Membre du comité
directeur



Paul Hält
Membre du comité
directeur



Josef Meier
Membre du comité
directeur



Heidi Hanselmann
Membre du Conseil
de fondation



Adrian Amstutz
Membre du Conseil
de fondation



Franz Stämpfli
Membre du Conseil
de fondation



Thomas Holderegger
Membre du Conseil
de fondation



Markus Furrer
Membre du Conseil
de fondation



Thomas von Wyl
Membre du Conseil
de fondation



Petra Gössi
Membre du Conseil
de fondation



Gabriele Casso
Membre du Conseil
de fondation



Richard Brogle
Membre du Conseil
de fondation

Conseil de fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

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

Pr Christian Kern, Genève,
depuis 2009 vice-président et membre
du comité directeur

Patrizia Pesenti, Zollikon, depuis 2009
membre du comité directeur

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013
membre du comité directeur

Paul Hält, Wollerau, depuis 2019 membre
du comité directeur

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Adrian Amstutz, Schwanden, depuis 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

Pr Markus Furrer, Felsberg, depuis 2019

Dr Thomas von Wyl, Unterseen, depuis 2021

Petra Gössi, Küssnacht am Rigi, depuis 2023

Pr Gabriele Casso, Sorengo, depuis 2023

Richard Brogle, Kilchberg, depuis 2023

Commission médicale

Pr Christian Kern, président

Pr Gabriele Casso

Pr Markus Furrer

Dr Thomas von Wyl

Commission des finances

Josef Meier, président

Michael Hobmeier

Paul Hält

Comité consultatif des organisations partenaires

Franz Stämpfli, membre du Conseil de
fondation Rega, président

Dr Stefan Goerre, représentant
du Club Alpin Suisse CAS

Andy Scheurer, représentant de Spéléo-Secours

Markus Denzler, représentant
des commandants de police

Marc Ziegler, représentant des Remontées
Mécaniques Suisses

Mariano Spada, représentant des Forces
aériennes suisses

Roman Burkart, 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 SA, Zurich

Direction



Ernst Kohler
CEO



Andreas Lüthi
Chef des finances



Pr Roland Albrecht
Médecin-chef



Mario Agustoni
Chef des procédures et de
la formation hélicoptère



Daniel Landert
Chef des Opérations avion



David Müller
Chef de la communication
et des donateurs



Philipp Simmen
Chef des Opérations
hélicoptère

Organigramme au 1^{er} janvier 2025

CONSEIL DE FONDATION

Conseil de fondation
Comité directeur du Conseil de fondation

COMMISSIONS

Commission médicale
Commission des finances

DIRECTION

CEO/Président de la direction

Ernst Kohler

DÉPARTEMENT

Sécurité et qualité
Stefan Isler

Médecine

Roland Albrecht

**Communication
et donateurs**

David Müller

**Opérations avion
-ambulance**

Daniel Landert

**Opérations
hélicoptère**

Philipp Simmen

**Procédures et
formation hélicoptère**

Mario Agustoni

Exploitation

Andreas Lüthi

Charte

La Rega apporte une aide médicale rapide et professionnelle par les airs aux patientes et patients. Notre charte constitue la ligne directrice de toutes nos activités, de nos prestations, de nos structures et de notre action.

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, de la médecine d'urgence ainsi que de l'aéronautique.

Notre philosophie

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

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

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

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

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

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.



Nos partenaires

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

Nous agissons en qualité de partenaire juste et fiable.

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

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

Nos collaboratrices et collaborateurs

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

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

Nous souhaitons atteindre cet objectif par :

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

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

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.

Dates clés de la Rega



27.4.1952

La fondation

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



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 47J pour des sauvetages en montagne par Hermann Geiger.



1960

L'indépendance sous la direction de Fritz Bühler

La Garde aérienne de sauvetage se dissocie de la Société Suisse de Sauvetage. Fritz Bühler devient son directeur technique.



Premier rapatriement

La Rega rapatrie un patient de France vers la Suisse à bord du Piaggio 166 privé du Dr Armin Meyer.



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

La première 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.



1952

La GASS opérationnelle

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



1956

Aide d'urgence aux États-Unis

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



1953

Premiers parachutistes-secouristes

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



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.



1973

Un hélicoptère biturbine

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



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.



1987

Dispositif de vision nocturne à bord des hélicoptères

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



1992

Une nouvelle flotte composée d'Agusta

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



1996

Première mission autour du monde

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



1984

L'avion-ambulance long-courrier

La Rega équipe le Challenger CL-600 HB-VFW pour embarquer plusieurs patients sur des vols long-courriers. À Genève, elle le baptise « Fritz Bühler ».



1997

Nouveau Centre Rega à Zurich-Kloten

Pour la première fois, la Rega réunit hangar, centrale d'intervention, technique, logistique, centrale des donateurs et administration sous un seul et même toit.



2002

Trois nouveaux Challenger CL-604

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



Cinq Eurocopter EC145

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.



2011

Vol « à l'aveugle » vers l'Hôpital de l'Île

Le 27 juillet, grâce à la navigation par satellite et à la procédure d'approche par GPS, la Rega accède pour la première fois à l'Hôpital de l'Île de Berne par mauvaise visibilité.



2004

Tsunami dans le Sud-Est asiatique

La Rega est mobilisée. Dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'oeuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient 60 patients.



2009

L'AgustaWestland Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne

Pour les missions menées par ses bases de montagne, la Rega commande onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.



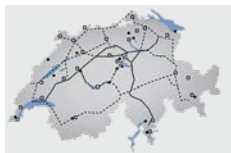
Une machine « cœur-poumon » à bord

Pour la première fois, la Rega peut relier des patients gravement malades à une machine « cœur-poumon » installée à bord des hélicoptères et des avions-ambulance.



Vous trouverez toute l'histoire de la Rega sur :

rega.ch/histoire



2016

Intervenir par mauvaise visibilité grâce aux voies IFR

Depuis décembre, deux routes du Low Flight Network, réseau de voies aériennes pour hélicoptères basé sur la navigation par satellite, sont ouvertes de jour pour les missions.



2017

Autorisation pour le Low Flight Network

La Rega est autorisée à utiliser quasi 24 h/24 des points de jonction importants du réseau suisse d'itinéraires de vol IFR.



2020

La Rega transporte 456 patients atteints du Covid-19

à bord de ses aéronefs. Elle met également son savoir-faire et ses infrastructures au service de la Confédération et des cantons afin de lutter contre la pandémie.



Premiers véhicules d'intervention d'urgence

Stationnés sur les bases de Mollis et d'Erstfeld, ils permettent au médecin d'urgence et à l'ambulancière de la Rega d'intervenir même lorsque l'hélicoptère doit rester au sol, en raison des conditions météorologiques par exemple.



2022

Décision en faveur d'une flotte homogène

En mars, la Rega acquiert neuf H145 munis d'un rotor à cinq pales, et en décembre, elle signe un contrat portant sur l'achat de douze autres hélicoptères de ce type. Ils remplacent dès 2025 la flotte existante.



2024

Prestation pionnière

La Rega est le premier opérateur d'hélicoptères au monde à avoir obtenu l'autorisation d'utiliser une nouvelle procédure de vol IFR à l'hôpital d'Interlaken – cette avancée est due à une étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), les spécialistes en procédures et le fabricant d'hélicoptères Leonardo.



2014

Le nouvel incubateur de transport de la Rega,

adapté tant aux avions-ambulance qu'aux hélicoptères, permet une prise en charge optimale des nouveau-nés et des prématurés.



2018

Trois nouveaux avions-ambulance

La Rega rapatrie des patients du monde entier à bord de ses nouveaux Challenger 650 du constructeur Bombardier. Ils remplacent les trois CL-604, aéronefs en service depuis 2002.



Nouvelle génération d'hélicoptères

Successeurs performants de la flotte d'EC145, qui a transporté plus de 60 000 patients, les deux premiers H145 d'Airbus Helicopters opèrent depuis les bases de Berne et de Bâle.



2021

Nouveaux appareils de vision nocturne

La Rega fournit une assistance médicale par les airs de jour comme de nuit. Pour s'orienter dans l'obscurité, elle utilise de nouveaux appareils de vision nocturne développés pour répondre à ses exigences.



2023

Nouveaux simulateurs de vol

Grâce au développement de deux nouveaux simulateurs de vol en hélicoptère et en avion-ambulance, les équipages peuvent s'entraîner en Suisse.

Vous trouverez le rapport annuel en ligne sur report.rega.ch/2024

Centre Rega

Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport
Téléphone 044 654 33 11

Rega 1, Zurich

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf
Téléphone 044 802 20 20

Rega 2, Bâle

Case postale, 4030 Bâle
Téléphone 061 325 29 66

Rega 3, Berne

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

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz
Téléphone 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola
Téléphone 091 820 50 00

Rega 7, St-Gall

Wehrstrasse 8, 9015 St. Gall
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

Aéroport, 8753 Mollis
Téléphone 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen
Téléphone 033 729 10 30

Rega 15, Genève

Route Henry-Claudius-Forestier 32, 1217 Meyrin
Téléphone 022 798 00 00

Rega 18, Sion

c/o Héli-Alpes SA, Aéroport civil, 1950 Sion
Téléphone 027 321 10 17

Base d'entraînement, Granges

Aéroport Granges, Flughafenstrasse 117, 2540 Granges
Téléphone 032 654 90 00

Adresse

Garde aérienne suisse de sauvetage Rega
Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport
[rega.ch](https://report.rega.ch)
Compte postal 80-637-5

Numéros d'alarme

Suisse 1414
Étranger +41 333 333 333

Contact Center

Centre Rega
Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport
Téléphone Suisse 0844 834 844
Téléphone international +41 44 654 32 22
[rega.ch/contact](https://report.rega.ch/contact)

Service de presse

Téléphone 044 654 37 37
presse@rega.ch

Impressum

Éditeur

Garde aérienne suisse de sauvetage Rega
Case postale 1414, 8058 Zurich-Aéroport
Rédaction Mathias Gehrig, Federica Mauri,
David Müller, Adrian Schindler, David Suchet,
Karin Zahner, Jérôme Zaugg, Corina Zellweger

Édition française Radar RP Sàrl, Épalinges

Photos Tom Lüthi (couverture), Raphaela Balli,
Adrian Bretscher, Franz Cotting, Mathias Gehrig,
Alex Itin, Gian Kober, Ernst Kohler, Tom Lüthi,
Roman Sandoz, Casa-Vita/Frefel Holzbau AG

Conception/graphisme/illustrations

Source Associates AG, Zurich

Coordination des traductions tutto fatto, Zurich

Impression Hürzeler AG, Regensdorf

Imprimé sur du papier certifié FSC.

Une version PDF est disponible sur [rega.ch](https://report.rega.ch).

© Avril 2025. Tous droits réservés, reproduction
autorisée avec mention de la source.



