



**Rega 2021**  
avec Rapport annuel 2020



HB-ZRY

rega

Rega 1414



# Sommaire

## Rega 2021

<b>Éditorial</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 2020

<b>Activités 2020</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 2020</b>	<b>36</b>
<b>Direction</b>	<b>37</b>



# « La Rega a su répondre au défi »



**Michael Hobmeier**



**Ernst Kohler**

L'année 2020 restera une année à part : c'est l'année pendant laquelle la pandémie de Covid-19 a éclaté. Depuis, le coronavirus dicte sa loi au monde. Il met au défi nos systèmes de santé, nos responsables politiques et nos économies, mais aussi chacune et chacun d'entre nous, et la Rega également. Or, même si nous ne sommes pas encore tirés d'affaire, l'organisation a su répondre au défi.

En effet, la Rega a assumé en tout temps sa mission, et elle a pu garantir le sauvetage aérien en Suisse en effectuant le rapatriement de malades ou de blessés, d'après ses standards de qualité habituels et sans jamais diminuer son niveau d'activité. Ainsi, en 2020, comme les années précédentes, nous avons apporté une assistance médicale aérienne à plus de 11'000 personnes en détresse.

La crise sanitaire a clairement démontré la pertinence des investissements de ces dernières années, que ce soit en matière de recrutement de nouvelles collaboratrices et de nouveaux collaborateurs, de nouvelles infrastructures ou d'innovation. Pensons par exemple à l'unité d'isolement développée par la Rega en 2015, lors de l'épidémie d'Ébola en Afrique de l'Ouest, pour le transport des malades hautement contagieux. L'expérience acquise s'est avérée probante : l'an dernier, 140 malades du Covid-19 ont été rapatriés dans une unité d'isolement à bord de l'un de nos avions-ambulance. De même, grâce aux investissements informatiques réalisés en amont, le passage au télétravail d'une bonne partie du personnel s'est déroulé sans accroc.

Un autre aspect s'est révélé particulièrement positif pour la Rega en 2020 : parallèlement à l'assistance par les airs, la Rega a pu apporter son aide à la Confédération, aux cantons et à la population en assumant diverses tâches et en leur mettant à disposition son savoir-faire et ses infrastructures. La centrale d'intervention hélicoptères de la Rega, qui s'est muée en « centre national de coordination » à la demande de la Confédération, est venue en aide à cette dernière en s'occupant de coordonner l'utilisation des lits de soins intensifs, prêtant ainsi main-forte aux hôpitaux et au système de santé du pays.

Et enfin, nous ne sommes pas restés les bras croisés et nous avons mené à terme différents projets, et ce, malgré les circonstances critiques. Comme vous pourrez le lire dans ces pages, nous tirons bénéfice des avancées technologiques, à l'instar des nouveaux appareils de vision nocturne qui aident les équipages de nos hélicoptères dans leurs missions, ou de la numérisation du rapport médical d'intervention, allégeant ainsi le travail administratif des médecins d'urgence.

Le bilan de l'année écoulée le montre : la Rega est bien placée pour jouer un rôle de premier plan. Elle est agile et nécessaire. Mais nous n'oublions pas que cet engagement est possible uniquement grâce à nos plus de 3,6 millions de donatrices et donateurs. Nous remercions ces derniers pour leur soutien indéfectible et continus de nous engager inlassablement pour garantir un sauvetage aérien au service de la population suisse.

**Michael Hobmeier**  
Président du Conseil de fondation

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

# Vols de nuit

**Une mission des hélicoptères de la Rega sur quatre a lieu de nuit. Afin de pouvoir effectuer ce type de missions, les équipages de la Rega se sont dotés, il y a déjà plus de trente ans, d'appareils de vision nocturne, remplacés depuis ce printemps par des dispositifs de pointe, taillés sur mesure pour les besoins de nos équipages.**

L'aide de la Rega est sollicitée à toute heure du jour et de la nuit, aussi bien pour des accidents que pour des affections aiguës. L'an dernier, sur les 10'000 missions d'assistance aérienne menées par ses hélicoptères, 2'500 ont eu lieu de nuit. Au cours des vingt dernières années, le nombre des interventions nocturnes de la Rega a presque doublé : cette évolution est aussi le reflet d'une société sans cesse en mouvement, et ce 24 heures sur 24. La Rega a su s'adapter à cette situation en augmentant sa disponibilité opérationnelle la nuit. Les équipages sont en permanence prêts à décoller quelques minutes après le déclenchement de l'alarme.

Voler dans l'obscurité est un défi pour l'équipage tout entier, mais en premier lieu pour le pilote, pour qui il est très difficile de distinguer à l'œil nu les lignes à haute tension, les câbles, les arbres et les nuages. Heureusement, outre la solide formation dispensée et un entraînement permanent, divers dispositifs techniques permettent à notre organisation de garantir en tout temps la sécurité des équipages et de leurs patients.

## Une vision de pionniers

Ainsi, avec leurs phares de treuil, d'atterrissage ou de recherche, les hélicoptères de la Rega génèrent une puissance lumineuse de 2'000 watts ; une aide précieuse au moment de se poser ou de réaliser une intervention. À titre de comparaison, les phares d'une voiture fournissent chacun 50 watts. En outre, les cartes satellites affichées sur les écrans du cockpit facilitent grandement les vols de nuit, d'autant plus qu'elles font apparaître câbles, lignes et autres obstacles à la naviga-

tion, importés depuis la base de données dédiée de la Rega.

Les jumelles de vision nocturne (JVN) se trouvent aussi toujours à bord. Fixées au casque du pilote, elles peuvent être réglées à sa guise et elles ont pour effet d'amplifier la lumière résiduelle. Elles sont utilisées depuis plus de trente ans par les pilotes de la Rega, première organisation civile au monde à équiper toutes ses bases hélicoptère, en 1987 déjà, de ces appareils provenant à l'origine du secteur militaire. À l'époque, les responsables avaient misé sur ce qui se faisait de mieux sur le marché. Si les directives de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) n'autorisent que les vols de nuit qui pourraient aussi être

effectués sans JVN, les amplificateurs de lumière résiduelle n'en sont pas moins de précieux alliés à l'orientation visuelle nocturne, non seulement pour le pilote, mais aussi pour le sauveteur professionnel, qui peut le seconder en regardant lui aussi à travers les jumelles pour une confirmation, si nécessaire.

## De fortes attentes

Après plusieurs décennies de bons et loyaux services, les anciens dispositifs de vision nocturne de la Rega avaient commencé à accumuler les réparations, et les pièces de rechange étaient de plus en plus difficiles à trouver. « L'heure était venue de les remplacer », confirme Heinz Segessenmann. Avec plus de trente ans d'expérience des

**Les appareils de vision nocturne amplifient la lumière résiduelle et facilitent la navigation pour le pilote.**



vols de nuit, le pilote d'hélicoptère est un expert des JVN. C'est à lui qu'a été confié le projet de renouvellement de l'équipement: « Grâce à notre longue expérience dans l'utilisation de ces dispositifs, nous avons une idée précise des améliorations que nous voulions. Le plus simple aurait été d'opter pour le modèle suivant de la même gamme et de profiter ainsi du fait que ces appareils sont déjà certifiés pour les hélicoptères de la Rega. Mais après une analyse approfondie du marché, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il y avait mieux à faire. »

Lire la suite en page 8 ►



#### Un champ de vision élargi pour plus de contraste

La preuve par l'image: l'utilisation des nouvelles JVN (en haut) offre un champ de vision plus large et des contrastes plus marqués que les anciens appareils et leurs nuances de vert (voir plus bas).

#### Amplificateurs de lumière résiduelle

Le nouvel appareil de vision nocturne est une solution taillée sur mesure pour les besoins de la Rega.



## Les principales spécificités de ces nouveaux appareils

Les appareils de vision nocturne amplifient la lumière résiduelle naturelle ou artificielle du ciel. Ils la rendent perceptible à l'œil humain et produisent une image en nuances de vert ou de noir et blanc grâce à des tubes intensificateurs de lumière ultrasensibles qui utilisent un phosphore vert ou blanc. Les nouvelles jumelles de la Rega permettent une vision en noir et blanc et en niveaux de gris, par opposition aux contrastes de vert des anciennes JVN. L'image en devient ainsi plus naturelle, l'œil doit moins travailler et fatigue moins vite. De plus, les contrastes, les formes et les ombres sont beaucoup plus nets. Tout cela fait que le pilote perçoit encore mieux son environnement. Ainsi, il peut identifier plus tôt les situations de danger et il a donc plus de temps pour agir en conséquence.



#### Optique

Cœur de l'appareil, les tubes intensificateurs ultramodernes améliorent la résolution et la netteté de l'image, la perception de la profondeur ainsi que les contrastes. Par conséquent, les obstacles ou les changements de conditions météorologiques sont identifiables plus tôt avec plus de précision.



#### Boîtier et fixation

Les nouvelles JVN sont plus robustes. La fixation, qui assure aussi l'alimentation électrique des jumelles, permet selon les besoins de l'utilisateur de faire basculer ces dernières en position relevée ou de les rabattre devant ses yeux.



#### Champ de vision

L'angle de vision, élargi d'environ 25%, permet au pilote d'appréhender plus facilement son environnement et de moins devoir bouger la tête, ce qui le fatigue moins.



#### Poids et ergonomie

Les jumelles, leur fixation et leur batterie sont moins lourdes que le modèle précédent. Le tout, casque y compris, fait environ trois kilos. Ce poids est réparti de manière optimale, de façon à réduire au maximum les tensions dans la nuque.



En renonçant à l'acquisition du modèle ayant succédé à ses anciennes JVN, la Rega savait qu'elle allait devoir développer son propre programme de certification ; et c'est justement ce qu'elle tenait à faire. Non seulement parce qu'elle dispose déjà de l'expertise nécessaire, incarnée notamment par ses pilotes et ses ingénieurs du service de recherche et de développement, mais aussi parce que le groupe de projet avait la conviction que cet effort supplémentaire bénéficierait aux équipages et, au bout de la chaîne, aux patients. Dès lors, le coup d'envoi d'un programme aussi complexe qu'ambitieux pouvait être donné.

#### Une solution sur mesure

Il s'agissait tout d'abord de choisir le modèle optimal pour la Rega. Plusieurs fabricants ont donc été invités à venir présenter leurs produits au Centre Rega. « Nous avons analysé les performances des différents appareils de vision nocturne dans une tente plongée dans une obscurité totale, puis les deux candidats qui ont le mieux répondu à nos besoins ont été soumis à des tests lors d'un vol d'essai », explique Heinz Segessenmann. Les tubes intensificateurs de lumière, cœur de tout dispositif de ce type, ont bénéficié d'une attention à part, les responsables de la Rega

souhaitant monter les plus performants d'entre eux sur le candidat retenu. C'est finalement une petite société européenne qui a su trouver la solution pour fusionner les tubes désirés et le boîtier optique en un « nouvel » appareil de vision nocturne de pointe, conforme aux exigences de la Rega.

#### De la conception à la certification

Le projet de certification des nouvelles JVN pour les hélicoptères Rega a débuté en automne 2019. Il faut en effet savoir que tout ce qui est embarqué à bord d'un aéronef doit satisfaire aux exigences les plus strictes et être soumis à un contrôle indépendant. Le service de recherche et de développement de la Rega a donc commencé par développer un programme de certification récapitulant chacune des étapes et fixant un calendrier ainsi que les ressources nécessaires pour les tests de compatibilité dans un laboratoire externe et dédié aux vols d'essai. Il a non seulement fallu tenir compte de la disponibilité des hélicoptères et des pilotes autorisés, mais aussi des dates de la nouvelle lune et des possibles retards liés au mauvais temps.

Une fois cette procédure validée par l'AESA, c'est au printemps 2020 que la phase des tests en laboratoire a pu commencer tout comme l'analyse,

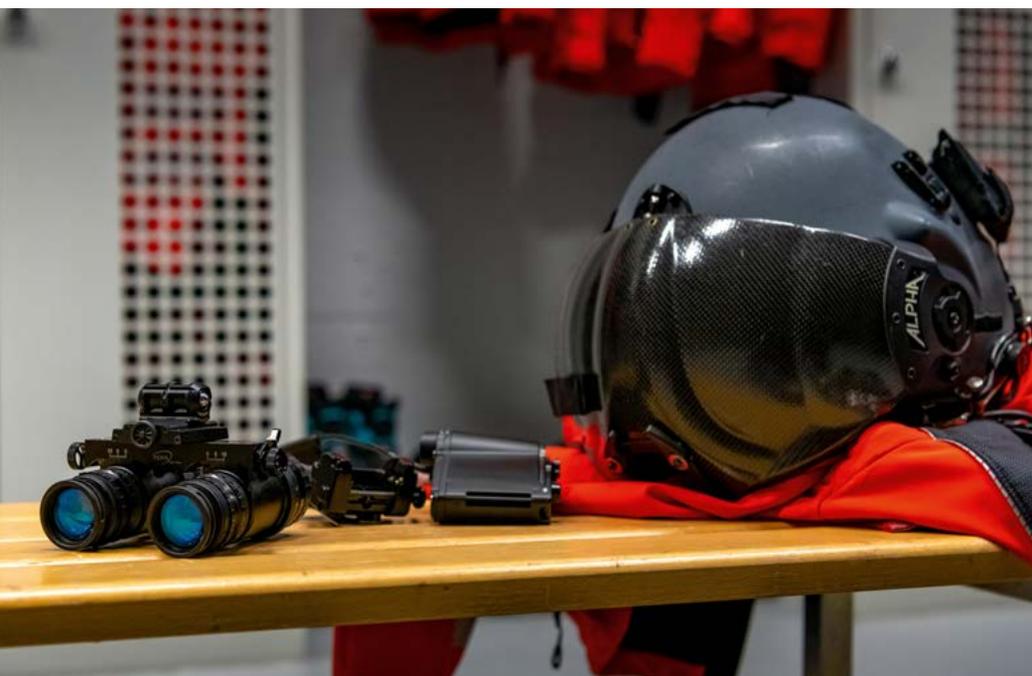
par exemple, des effets de l'humidité, de la chaleur et des vibrations. Puis, nous avons observé comment les pilotes s'adaptaient. Est ensuite venue la phase des essais au sol, lors desquels l'hélicoptère se trouvait dans une « chambre noire » : le but était notamment de vérifier la lisibilité de symboles sur des panneaux disposés à l'extérieur du cockpit. Puis, conformément aux prescriptions de l'AESA, des vols d'essai ont été menés dans toutes les configurations possibles : avec phare de recherche, avec cockpit simple et double, avec rétroviseur pour charges, etc. Les évaluations ont été minutieusement consignées et transmises à l'AESA dans un rapport de plusieurs centaines de pages.

Parallèlement, les ingénieurs de la Rega collaboraient avec le fabricant pour modifier le système de fixation. Il s'agit d'une véritable interface qui ne maintient pas seulement les jumelles sur l'avant du casque, mais assure aussi l'alimentation électrique à partir de la batterie, située à l'arrière. La nouvelle fixation a été optimisée en vue d'une utilisation intensive.

#### Des efforts payants

Tout ce travail a porté ses fruits. Depuis ce printemps, tous les hélicoptères de la Rega bénéficient du nouveau modèle, dont les apports technologiques sont appréciés à leur juste valeur lors des interventions (voir encadré page 7). Les JVN aident les équipages dans leurs missions et renforcent un peu plus encore la sécurité des vols – au secours d'un patient accidenté, pour un transport rapide et sûr jusqu'à l'hôpital ou pour un retour à la base. Plus que jamais, la Rega est idéalement préparée à voler de nuit.

Les jumelles et la batterie sont fixées au casque du pilote avant le décollage.



# « Sauver des vies sans transiger sur la sécurité »



**Heinz Leibundgut, chef des procédures et de la formation hélicoptères et chef pilote, s'occupe, avec ses collègues, du recrutement et de la formation des pilotes de la Rega. Il est en outre chargé de plusieurs projets novateurs, tels que le développement du Low Flight Network, un réseau d'itinéraires de vol aux instruments, ou encore l'acquisition de nouveaux équipements, parmi lesquels figurent les jumelles de vision nocturne (JVN).**

**Qu'implique un vol nocturne pour un pilote d'hélicoptère ?**

Les interventions sont identiques de jour comme de nuit, jusque dans leur déroulement. Cependant, l'obscurité pose diverses difficultés : nous voyons moins bien et nous sommes privés de nombreux repères visuels, tels que les arbres ou les bâtiments. En plein jour, il suffit d'un coup d'œil pour se faire une idée du décor environnant, et il est relativement aisé de s'orienter et d'anticiper les obstacles. Mais de nuit, il est plus difficile de se repérer. Nous pouvons alors nous aider de jumelles de vision nocturne (JVN), qui amplifient la lumière résiduelle, mais réduisent quelque peu le champ de vision. La nuit, nous prenons donc volontairement plus de temps pour chaque tâche. Le but est de sauver des vies et de secourir des personnes en détresse, et ce sans transiger sur la sécurité.

## **Comment les appareils de vision nocturne aident-ils les pilotes ?**

Les nouvelles JVN offrent des images plus précises et contrastées. Elles sont tout simplement plus performantes que les anciennes pour nous aider à nous orienter et à repérer les obstacles. Elles nous permettent aussi de détecter plus rapidement un changement météorologique, comme lorsque le brouillard se lève soudainement en cours de mission. En voiture, comme aux commandes d'un hélicoptère, il faut aussi savoir tenir compte de la fatigue



engendrée par la conduite dans le noir. Heureusement, certaines propriétés des nouvelles JVN permettent de réduire la fatigue. Désormais, l'image apparaît en différents tons de gris et non plus avec des contrastes de vert, et les yeux sont ainsi moins sollicités. De plus, ces nouvelles jumelles élargissent le champ de vision d'environ 25%, nécessitant donc moins de remuer la tête. Ces nouveaux outils sont aussi un peu plus légers. En fin de compte, ces petites améliorations font une grande différence.

## **Quels autres équipements sont utiles aux pilotes d'hélicoptère durant la nuit ?**

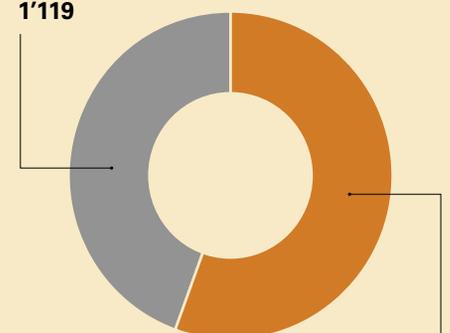
Nous pouvons compter sur une flotte d'hélicoptères de sauvetage des plus modernes. Leur système de pilotage automatique à quatre axes prend en charge le vol stationnaire, une fonction très utile en cas d'hélitreuilage. Nous disposons aussi de projecteurs puissants à faisceau lumineux réglable. Le matériel cartographique numérique est une autre ressource précieuse qui nous indique non seulement notre position au mètre près sur les grands écrans du cockpit, mais nous prévient aussi d'éventuels dangers tels que la présence de câbles ou de lignes téléphoniques. Si cet appui technologique est le bienvenu, il ne saurait éclipser les facteurs clés qui garantissent la sécurité des missions nocturnes, c'est-à-dire la formation, l'entraînement régulier et l'expérience de nos membres d'équipage. Je parle ici

volontairement d'« équipage » et non de « pilotes », car c'est la somme des compétences des intervenants qui permet à la Rega de secourir les patients au plus vite et avec un maximum de sécurité, plus particulièrement la nuit.

## **Missions nocturnes 2020 : causes des alertes**

Les vols de nuit reflètent la diversité des missions effectuées par la Rega : parmi 1'399 missions primaires (directement sur le lieu de l'intervention), les affections aiguës ont constitué la première cause d'alarme, les accidents du travail arrivent en deuxième place et les accidents de la circulation en troisième place. La Rega a été sollicitée 1'119 fois de nuit l'an dernier pour des interventions secondaires (transports de patients d'un hôpital périphérique vers un centre hospitalier).

## **Interventions secondaires 1'119**



## **Interventions primaires 1'399**

Accidents de travail	219
Accidents de montagne	31
Maladies	701
Accidents de sport	59
Accidents de la circulation	140
Accidents de sports d'hiver	78
Autres causes	171

# Centrale d'intervention hélicoptères : investir du temps pour en gagner

**Le temps qui s'écoule entre le moment où un accident ou une affection aiguë survient et le transfert d'un patient ou d'une patiente vers un hôpital ne détermine pas seulement ses chances de survie, mais aussi la durée de son hospitalisation et de sa convalescence. À la Rega, les chefs d'opération doivent utiliser leur temps à bon escient afin de gagner de précieuses minutes en faveur du blessé ou du malade. C'est ce que nous avons découvert lors de notre visite à la centrale d'intervention hélicoptères.**

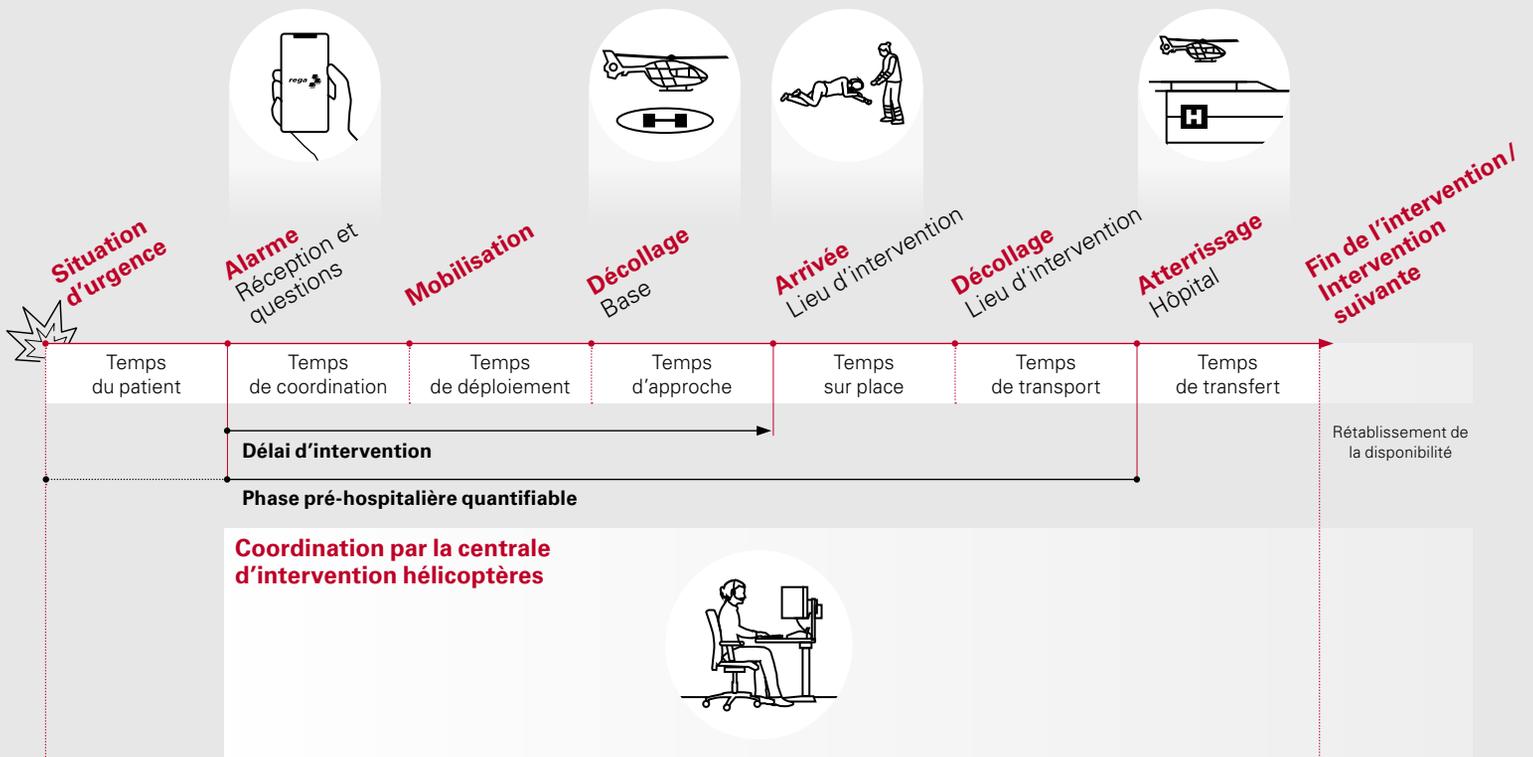
Chaque minute compte en cas d'urgence médicale. C'est d'autant plus vrai pour les patients grièvement blessés ou gravement malades, comme lors d'un AVC ou de troubles cardiovasculaires aigus, pour lesquels une hospitalisation dans les meilleurs délais peut avoir un effet déterminant sur leur pronostic vital, et ainsi limiter le risque de séquelles. En Suisse, le sauvetage aérien joue un rôle à part dans la prise en charge médicale d'urgence. Topographie oblige, il faut effectivement parcourir, depuis nombre de régions

rurales, de longues distances pour rejoindre le centre hospitalier le plus proche et, en cas d'urgence, l'hélicoptère de sauvetage s'avère alors le moyen de transport le plus rapide et le plus sûr. C'est souvent aussi le seul moyen de rallier le lieu d'intervention dans un délai raisonnable dans des terrains accidentés en montagne.

## Des optimisations dans l'intérêt du patient

L'une des missions de la Rega est de continuellement améliorer l'assistance

## Les différentes étapes de la prise en charge médicale d'urgence



La durée qui s'écoule entre la survenue d'une urgence médicale et le transfert du patient à l'hôpital se subdivise en des **temps** distincts. Plusieurs acteurs directement impliqués dans la prise en charge médicale d'urgence tels que sauveteurs aériens, services de secours terrestres, centrales d'appels sanitaires urgents et hôpitaux, se sont accordés sur ceux indiqués dans le schéma. Le délai précédant le déclenchement de l'alerte est ainsi qualifié de **temps du patient**, et celui qui s'écoule entre la transmission de l'alerte d'une centrale d'intervention et la mobilisation des secours est appelé **temps de coordination**. La durée du transport du lieu d'intervention à l'hôpital et l'intervalle entre l'alerte et l'admission à l'hôpital sont appelés **temps de transport** et **phase pré-hospitalière quantifiable**. Convenir

d'un référentiel commun permet d'une part de fixer des durées indicatives pour les différents intervalles et de planifier en conséquence la prise en charge médicale d'urgence de la population. À cet égard, le **délai d'intervention** est particulièrement déterminant. D'autre part, ces valeurs servent de critères à des fins d'assurance-qualité dans la mesure où l'on peut vérifier qu'elles sont respectées. Les valeurs ainsi relevées constituent également un point de départ idéal. Il est question de continuer les opérations de la Chaîne suisse de sauvetage, grâce à la participation de tous les acteurs qui lui sont essentiels. Le but étant de raccourcir encore plus la phase pré-hospitalière pour le patient.

médicale aérienne. Le facteur temps est décisif. La Rega s'emploie depuis sa création à réduire autant que possible la durée entre le moment où un événement survient et l'hospitalisation de la victime, dite phase pré-hospitalière. Pour y parvenir, nous avons identifié les facteurs d'influence, et nous nous attachons à optimiser ceux sur lesquels la Rega a une influence. S'il n'est par exemple pas possible de modifier significativement la vitesse de vol maximale d'un hélicoptère ou le temps nécessaire à l'allumage des moteurs, la centrale d'intervention hélicoptères a, pour sa part, une carte importante à jouer : son incidence sur la durée de la phase pré-hospitalière est particulièrement grande, comme il en ressort des tâches décrites ci-après, accomplies par les chefs d'opération lors de la coordination des missions hélicoptérées.

### **Donner l'alerte au plus vite**

Chaque mission commence par le déclenchement d'une alerte : dans environ deux tiers des 12'000 interventions hélicoptérées coordonnées chaque année par nos chefs d'opération, la centrale est alertée directement (voir graphique en page 13). Ce sont généralement des particuliers, mais aussi des services de pistes, la police, ou des hôpitaux qui sollicitent la Rega en composant le 1414 ou via l'application Rega. Cette dernière illustre parfaitement comment une technologie mise au point par la Rega permet de gagner un temps précieux en cas d'urgence. Toute personne qui s'en sert pour donner l'alerte transmet également les coordonnées de son emplacement (ses données GPS) au système de gestion des interventions de la Rega, ce qui permet de le retrouver encore plus facilement.

### **Interfaces numériques avec les CASU 144**

La Rega a simplifié le processus non seulement pour les alertes directes, mais également pour celles relayées par les Centrales cantonales d'appels sanitaires urgents 144 (CASU). Environ 30 % des missions hélicoptérées de la Rega font suite à une alerte déclenchée par une CASU. D'où l'importance d'une



**Les chefs d'opération coordonnent chaque année quelque 12'000 interventions hélicoptérées.**

coopération effective de façon à ne pas perdre inutilement de temps lors de la transmission des données d'intervention. La solution ? Des interfaces numériques entre les systèmes de gestion des interventions des CASU et de la Rega. Quand une mission nécessite l'intervention d'un hélicoptère, l'opérateur de la CASU peut, d'un clic de souris, solliciter la Rega et lui transmettre les informations qu'il a déjà saisies. Parmi celles-ci figurent les coordonnées ou les données sur le patient. Grâce à cette interface, les informations ne doivent pas être entrées une nouvelle fois par le chef d'opération de la Rega, qui peut se focaliser sans attendre sur la décision qui requiert toute son attention : l'équipage à déployer pour la mission.

### **La distance, un paramètre parmi tant d'autres**

Après vérification du lieu d'intervention, la mission du chef d'opération consiste à déterminer l'équipage à mobiliser. Là aussi, il peut s'appuyer sur la technologie. Le système de gestion des interventions lui indique l'hélicoptère disponible le plus proche. Mais au-delà de la distance jusqu'au lieu d'interven-

tion, les chefs d'opération de la Rega doivent également prendre en considération d'autres facteurs déterminants en matière de sauvetage aérien (par exemple la météo). Il se peut en effet que le système suggère l'hélicoptère approprié et disponible le plus proche mais que ce dernier ne puisse pas accéder au lieu d'intervention situé dans la vallée voisine, parce que le col à franchir est dans les nuages. Aucun système de gestion des interventions n'intégrant ces informations de façon automatisée, les chefs d'opération surveillent en permanence les conditions météorologiques. Il s'aide des données fournies en temps réel par un réseau d'une soixantaine de stations météo mis en place par la Rega au cours des dix dernières années.

### **L'agilité, un maître-mot**

Autre atout de taille des chefs d'opération : ils disposent d'une vue d'ensemble de toutes les missions hélicoptérées en Suisse. Cela leur permet de ne pas seulement raisonner en catégories prédéfinies, comme le fait l'algorithme du système de gestion des interventions. Grâce à cette vue « aérienne », un chef d'opération peut



La cheffe d'opération assiste les membres d'équipage tout au long de la mission.

suivre un équipage qui se trouve à proximité du lieu d'intervention alors même qu'il est indiqué comme « non disponible » par le système. Il peut faire cela parce qu'il sait que ce même équipage est en train de transférer un patient à l'hôpital et qu'il sera bientôt disponible pour la prochaine mission. Aucun ordinateur ne peut offrir une telle capacité d'adaptation !

#### **Coordination avec les partenaires d'intervention**

Il arrive que l'hélicoptère le plus proche ne soit pas le plus adapté aussi parce

qu'une mission nécessite des équipements supplémentaires ou le renfort de partenaires, tels que les sauveteurs en montagne du Clup Alpin Suisse (CAS). La centrale de la Rega fait notamment appel à ces spécialistes pour épauler l'équipage lors de missions en terrain accidenté. L'hélicoptère les récupère à l'endroit où ils se trouvent. Ainsi, selon la localisation d'un sauveteur en montagne dont l'intervention est indispensable au bon déroulement de la mission, le chef d'opération pourra privilégier tel équipage plutôt qu'un autre.

#### **Un temps bien investi**

Avant de mobiliser un hélicoptère, les chefs d'opération de la Rega tiennent compte de l'ensemble des missions en cours et des contraintes propres au sauvetage aérien, telles que la météo, l'équipement et la formation des équipages. Quand bien même la Rega dispose d'une infrastructure de pointe, ces vérifications ne peuvent pas faire l'objet d'une numérisation totale. Elles requièrent des compétences, et dans certains cas aussi, du temps. Mais l'expérience des dernières décennies montre qu'il s'agit de temps bien investi, puisqu'en fin de compte la phase pré-hospitalière peut s'en trouver raccourcie. En effet, quel bénéfice tirerait un patient de la mobilisation quasi instantanée d'un hélicoptère lorsque le système de gestion le signale automatiquement comme étant l'appareil le plus proche, si son équipage ne peut le secourir en raison des conditions météorologiques ou faute de disposer des équipements adéquats ? Compte tenu des clarifications imposées par les contraintes du sauvetage aérien, on peut dire qu'il vaut mieux parfois investir du temps pour, finalement, en gagner. Car pour le patient, ce n'est pas l'intervalle entre le déclenchement de l'alerte et le décollage de l'hélicoptère qui est décisif, mais la durée jusqu'à l'arrivée effective de l'équipage qui saura le prendre en charge adéquatement.

#### **Une assistance tout au long de l'intervention**

Une fois que la cheffe d'opération a trouvé l'équipage le plus adapté, elle le mobilise en un clic et lui transmet les principales informations en lien avec la mission et où celle-ci doit se dérouler. Sa mission n'est pour autant pas encore terminée : elle assiste l'équipage pendant toute la durée de l'opération en leur fournissant en continu des renseignements, en s'assurant de la coordination avec les partenaires d'intervention et en prévenant l'hôpital de l'arrivée du patient. Par ailleurs, elle est également en contact avec d'autres équipages, eux aussi dans les airs ou stationnés sur l'héliport d'un hôpital, renforçant ainsi

la sécurité de tous les intervenants, surtout quand la mission a lieu de nuit. Les chefs d'opération soutiennent ainsi à distance les équipages de la Rega comme s'ils étaient le quatrième membre à bord.

### L'humain est au premier plan

Que ce soit au sol ou dans les airs, en cas d'urgence, l'objectif pour l'ensemble des maillons de la Chaîne suisse de sauvetage est de prendre les bonnes décisions au bon moment, chacun dans son domaine de compétence. De la personne qui donne l'alerte à l'instance mobilisant les secours, en passant par le premier répondant et l'appareil déployé, les choix opérés les uns après les autres par chacun des acteurs, ont une incidence directe sur la durée de la phase pré-hospita-

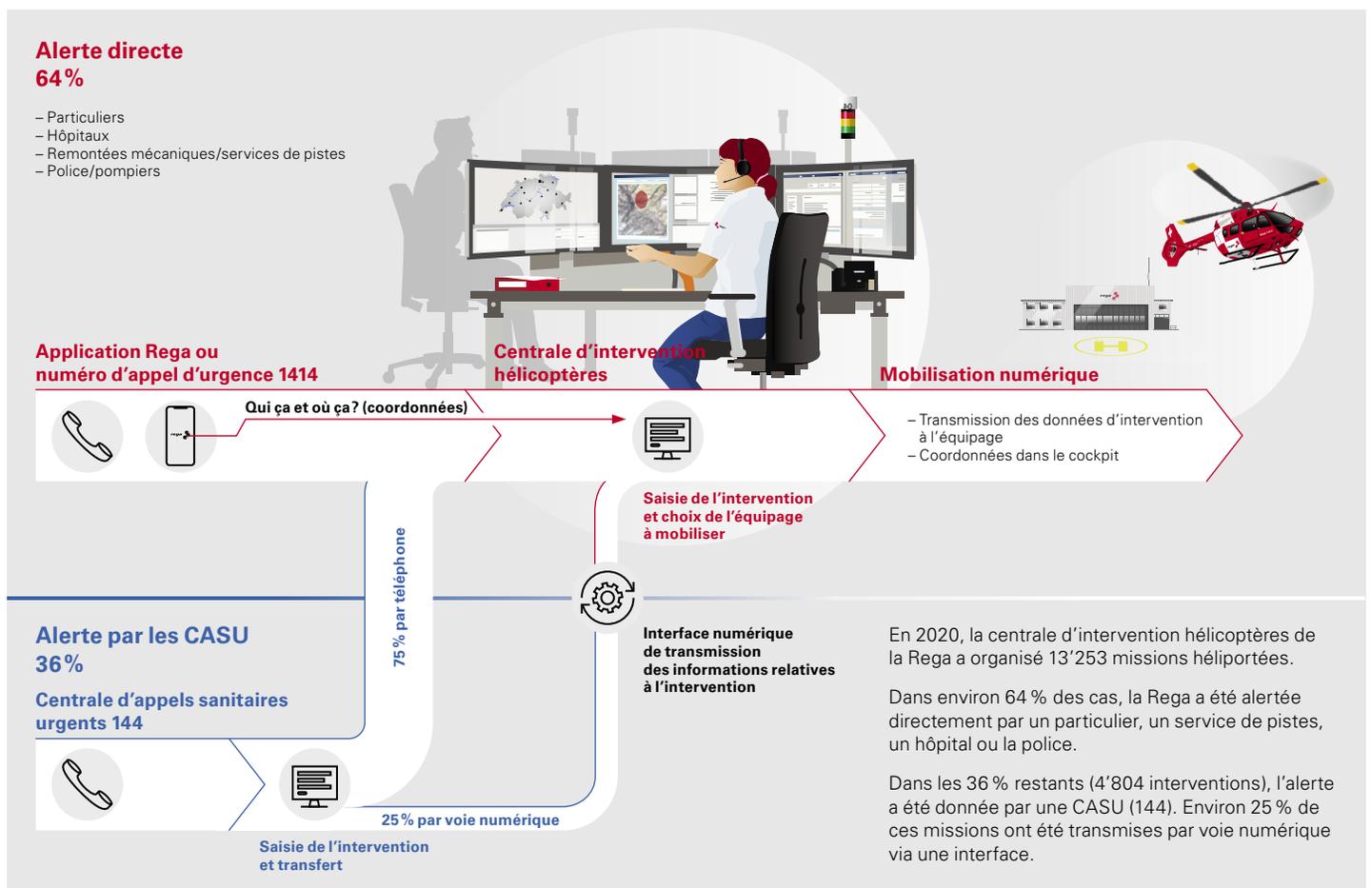
lière. Dans le domaine du sauvetage aérien en particulier, la performance des opérations de sauvetage et le délai d'intervention dépendent de la pertinence des décisions prises. Il en va du bien du patient. Pour mener à bien leur exigeante mission, les chefs d'opération hélicoptères peuvent compter sur des technologies et une infrastructure de pointe. Pour autant, leurs meilleurs alliés sont l'expérience et l'agilité ; des qualités qu'un ordinateur ne peut offrir.

### De la nécessité de bien établir les tâches et les compétences

Pour continuer à améliorer la manière dont les secours d'urgence sont déployés en Suisse, il est indispensable que tous les maillons de la Chaîne suisse de sauvetage se succèdent

de façon optimale. Cela passe par une définition claire des responsabilités et des domaines de compétences, sans oublier les points de contact. Ce n'est qu'à cette condition que les interfaces entre les différents partenaires pourront également être améliorées et mieux articulées entre elles. Forte d'une expérience acquise lors de centaines de milliers de missions hélicoptères, la Rega sait l'influence qu'a une coordination centralisée des hélicoptères de sauvetage sur le bon déroulement d'une mission et sur le délai de prise en charge du patient. Dans l'intérêt de ce dernier, elle continuera de coordonner les missions des hélicoptères de sauvetage en suisse depuis sa centrale d'intervention, conçue spécialement pour répondre aux besoins du sauvetage aérien.

## Découvrez par quels moyens la centrale d'intervention hélicoptères reçoit une alerte



# Rapide, clair et complet : découvrez le nouveau rapport médical numérique

**Qu'il s'agisse des médicaments qu'ils administrent, de gestes thérapeutiques qu'ils effectuent sur place, ou des signes vitaux qu'ils enregistrent pendant le transport aérien de malades ou d'accidentés vers un centre hospitalier, les médecins de la Rega doivent consigner toutes les étapes entreprises au cours de la prise en charge d'un patient. Une solution numérique a maintenant remplacé les formulaires papier à remplir à la main en vigueur jusqu'à présent.**

Comme beaucoup de services de sauvetage, la Rega a longtemps compté sur des formulaires papier en deux exemplaires sur lesquels le médecin notait à la main tout ce qui concernait le traitement des patients. Or les interventions de la Rega ont généralement lieu à l'extérieur, parfois dans des conditions difficiles. Écrire lorsqu'on a les

doigts engourdis est certes possible, mais quand le vent, le froid et la pluie se mettent de la partie, rédiger un rapport lisible peut vite devenir une gageure, à supposer que le papier lui-même survive aux intempéries.

## De l'importance de la clarté

Intervenant dans le cadre de la Chaîne suisse de sauvetage, la Rega fournit les premiers soins puis transfère généralement ses patients à un hôpital pour la suite du traitement. Une documentation complète des gestes thérapeutiques effectués est donc essentielle. C'est là l'un des avantages d'une solution numérique cohérente : les informations saisies sont claires, même lorsque les conditions sont difficiles.

## De quoi a-t-on besoin ?

À l'ère de la numérisation et des possibilités que cette dernière offre, le projet a d'abord semblé aisé à mettre en

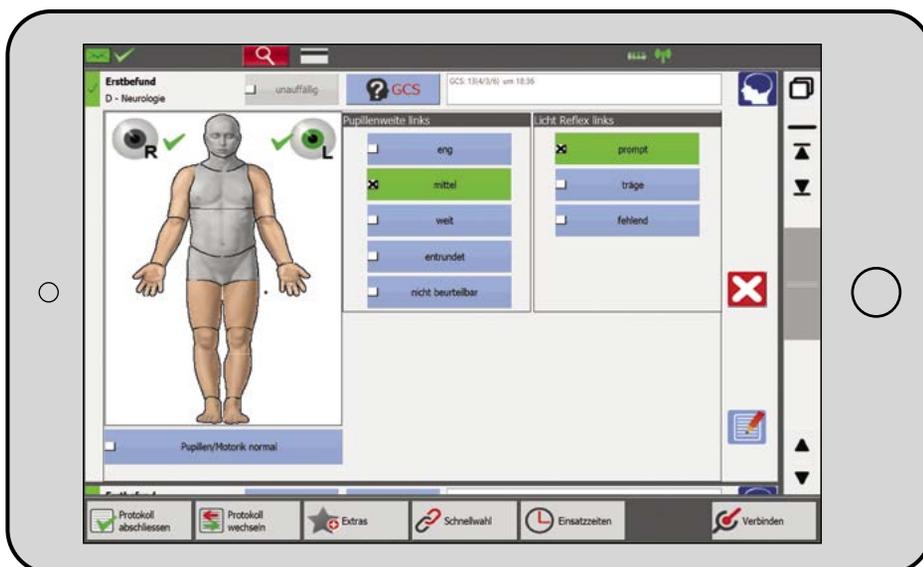
œuvre. Il a toutefois rapidement fallu constater que rien sur le marché ne répondait exactement aux demandes de la Rega. Néanmoins, un fabricant était en mesure d'adapter son produit destiné aux services de secours pour qu'il satisfasse aux exigences spécifiques de l'organisation de sauvetage. Pour définir et créer cette solution idéale, une équipe composée de médecins et d'informaticiens de la Rega a précisé les critères que devait remplir le logiciel. Les besoins du personnel médical en mission ont été analysés, ainsi que l'aide que pouvait leur apporter un outil technique. Parce que la prise en charge du patient se déroule généralement à l'extérieur et que le transport du lieu d'intervention à l'hôpital dépasse rarement quelques minutes, un système rapide, particulièrement convivial et robuste était nécessaire. Après une phase de test étendue, il a été décidé de doter des tablettes tactiles de la nouvelle solution informatique.

## Comment cette solution fonctionne-t-elle ?

Comme auparavant, la centrale d'intervention hélicoptères fait parvenir l'ordre de mission par voie électronique à l'ensemble de l'équipage mobilisé. Cet ordre contient les principales informations, telles que le nom, le sexe ou l'année de naissance du blessé ainsi que la raison de l'alarme. Ce qui est nouveau, c'est que, sur la base de ces indications, un rapport médical est automatiquement ouvert sur la tablette du médecin. Ce compte rendu est ensuite complété au fur et à mesure de l'intervention. D'une part, les valeurs des paramètres vitaux, comme la saturation en oxygène ou la fréquence cardiaque, sont transmises de façon automatisée grâce aux appareils médicaux de l'hélicoptère, et d'autre part, le praticien saisit les données relatives à l'état du patient au moyen d'une interface adaptée aux besoins de la Rega.

## Une aide pour la saisie des données

Il suffit de simplement saisir en quelques clics les informations liées à l'accident ou au traitement administré



**Saisir les diagnostics rapidement et simplement : le médecin de la Rega sélectionne la partie du corps blessée et apporte les précisions nécessaires au moyen des menus.**



**Après une phase de test étendue, les tablettes ont été dotées de la nouvelle solution informatique.**

à la personne accidentée. Il faut signaler si cette dernière est en mesure de communiquer, si sa respiration est bien stable, si des médicaments lui sont administrés, et à quel dosage ils le sont. Des symboles simples aident le médecin à fournir ces informations. Il est également facile et rapide d'établir un diagnostic : le médecin n'a qu'à sélectionner la partie du corps concernée sur une image de corps humain et à apporter les précisions nécessaires au moyen d'un menu déroulant. Si l'on clique sur le bras, on peut choisir entre une fracture de l'humérus ou de l'avant-bras, une luxation de l'épaule ou bien d'autres blessures fréquentes. Et si aucune des propositions ne convient, le praticien peut l'indiquer directement dans le rapport. Le diagnostic provisoire et la prise en charge médicale peuvent ainsi être consignés facilement pendant

le transport du patient. La saisie des données est aisée et correspond à la réalité du terrain. L'interface est dotée de grandes icônes, ce qui permet au médecin d'utiliser l'outil même lorsqu'il a les doigts engourdis ou lorsqu'il porte des gants.

#### **Transmettre des informations claires à l'hôpital**

La prise en charge par le médecin de la Rega se termine avec le transfert du patient à l'hôpital. À l'aide des informations qu'il a saisies pendant le trajet, le médecin de la Rega peut relater les circonstances de l'accident et les mesures déjà engagées à son collègue au sol qui assurera la suite des opérations. Jusqu'à présent, le médecin devait remettre au personnel hospitalier un exemplaire de son formulaire papier mais, dorénavant, le rapport numérique est envoyé sous la forme d'un courriel

crypté à l'établissement, qui dispose ainsi d'une documentation claire et adéquate une fois l'équipage de la Rega reparti pour sa base d'intervention.

#### **Se recentrer sur le patient**

La numérisation du rapport médical montre que la simplification des processus administratifs peut faciliter le travail des équipages de la Rega et soulager ces derniers. Ils peuvent ainsi se concentrer davantage sur les tâches qui ne peuvent être informatisées, comme le contact direct avec les patients.

# Assistance médicale aérienne

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

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

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

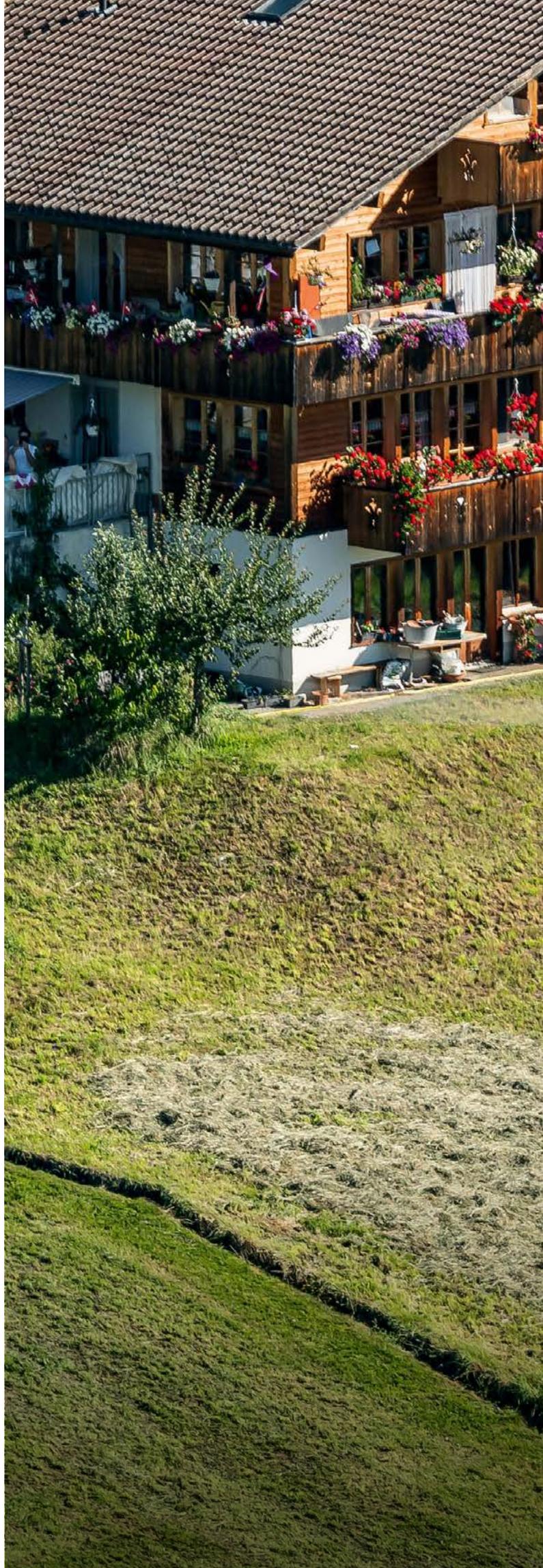
La Rega est une fondation privée d'utilité publique. Avec plus de 3,625 millions de donatrices et de donateurs, elle bénéficie d'un large soutien de la population suisse. Indépendante sur le plan politique, elle assume une mission de service public sans aucune subvention de l'État. La Rega fait partie intégrante du dispositif de prise en charge médicale de base en Suisse et, de par son activité, contribue à la sécurité et à la qualité de l'espace économique et touristique du pays.

## Chiffres clés 2020

<b>Nombre d'interventions organisées</b>	<b>16'273</b>
Interventions hélicoptère	13'253
Interventions avion	770
Autres <sup>1</sup>	2'250
Contributions des donateurs et dons (en mio. de CHF)	107.4
Nombre de donateurs (en mio.)	3.625
Nombre de collaborateurs <sup>2</sup>	380
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	175
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	164
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	+11.4
Total du bilan (en mio. de CHF)	590

<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 2020





Solidaire, engagée, professionnelle, compétente, suisse  
Vous pouvez compter sur la Rega.

# Emplacements

## Les bases hélicoptères de la Rega

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

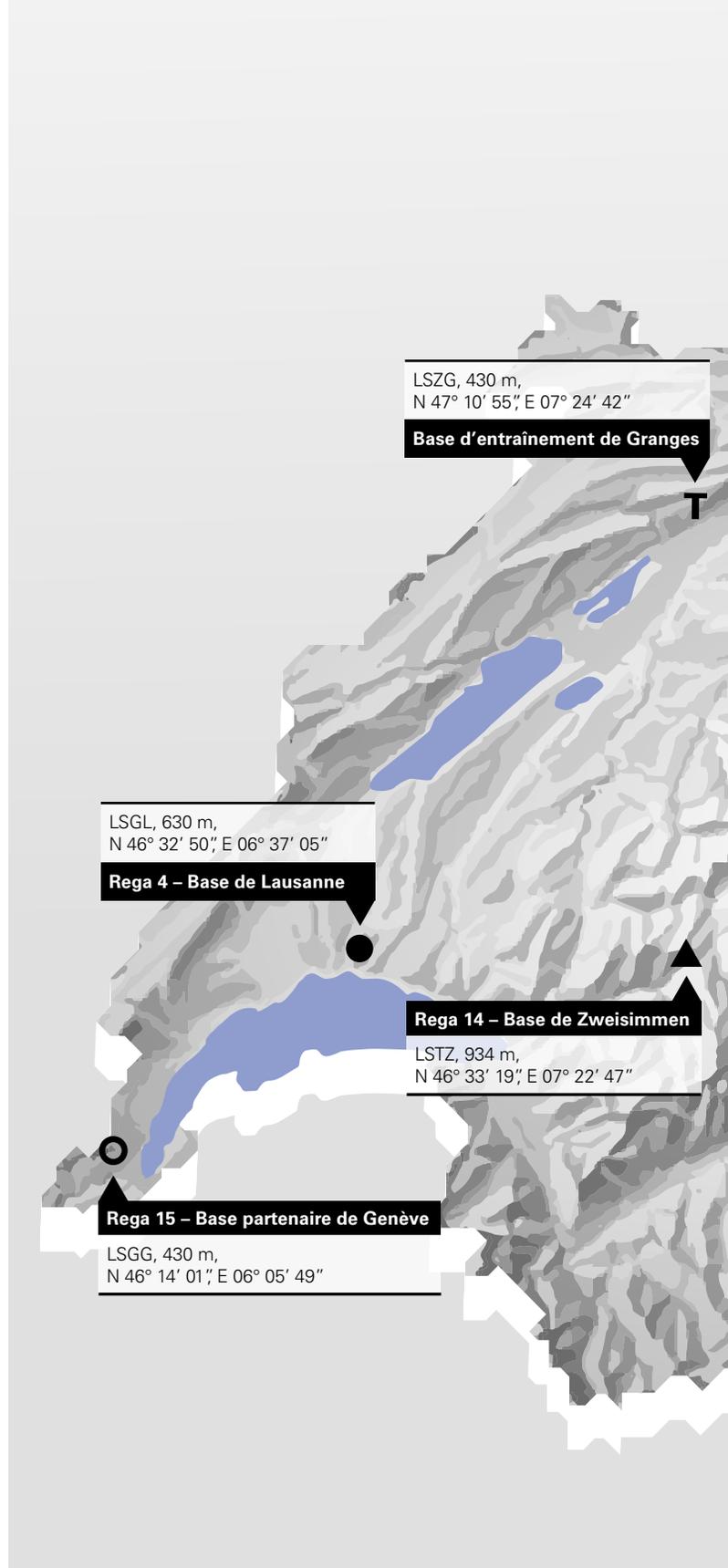
Sur les bases Rega, l'équipage est composé d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin. Ces professionnels se tiennent prêts afin d'apporter par les airs l'assistance la plus rapide possible aux personnes en détresse.

## Le Centre Rega

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

## La centrale d'intervention

La centrale d'intervention du Centre Rega coordonne environ 17'000 missions chaque année. Elle est joignable 24h/24 – au **1414**, depuis la Suisse et au **+41 333 333 333** depuis l'étranger.



# La flotte de la Rega

## Hélicoptères bases de plaine



### Airbus Helicopters H145

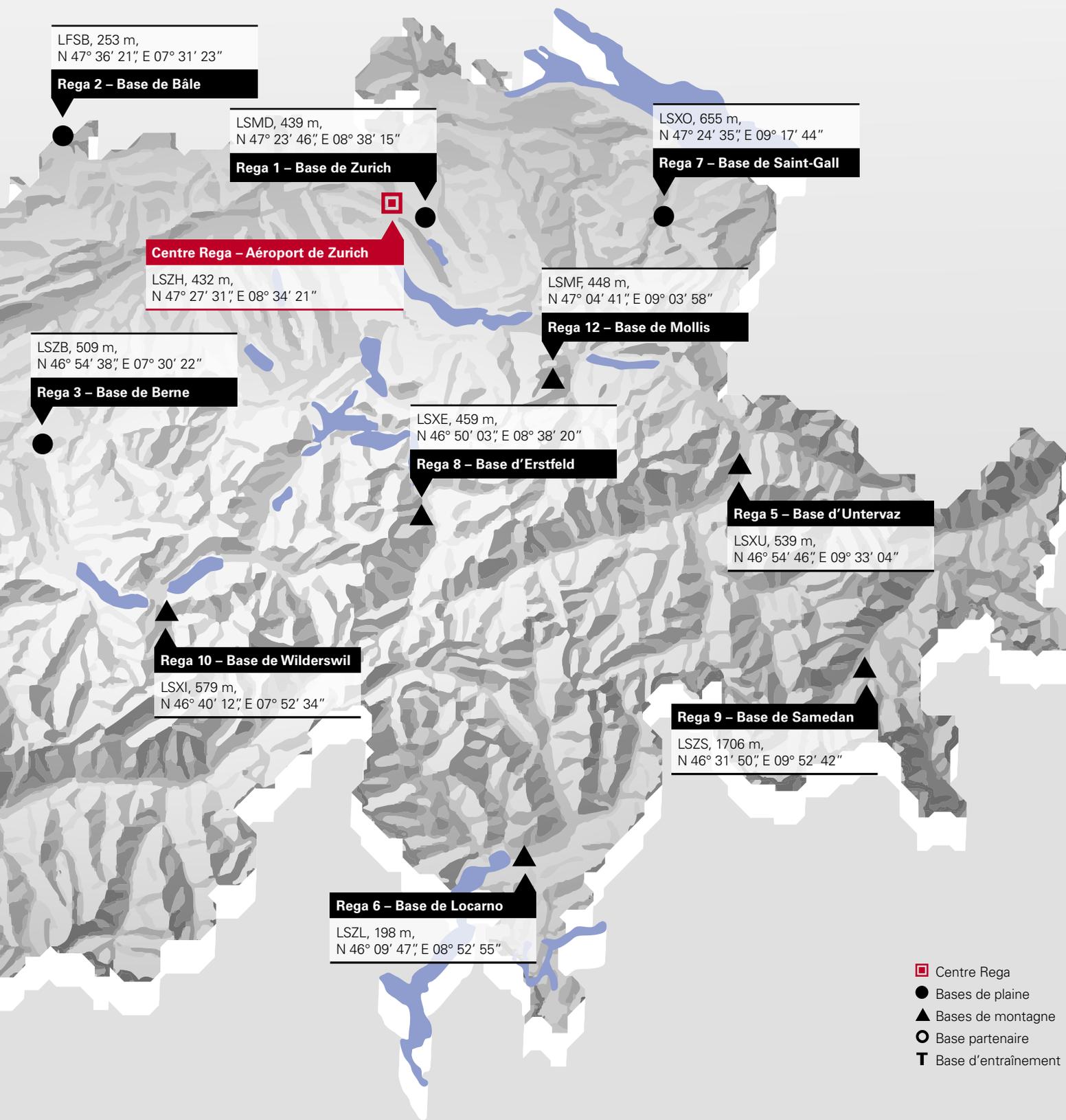
Nombre d'hélicoptères:	7
Capacité de transport de patients:	1 couché, 1 assis
Diamètre du rotor:	11 m
Longueur hors tout:	13,64 m
Hauteur:	3,95 m
2 turbines, puissance au décollage:	Arriel 2E, 2 x 894 CV
Vitesse de croisière:	230 km/h
Treuil de sauvetage:	Câble de 90 m, 270 kg

## Hélicoptères bases de montagne



### AgustaWestland Da Vinci

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



## Hélicoptère école de pilotage



### Airbus Helicopters H125

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

## Avions-ambulance



### Bombardier Challenger 650

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

# La Rega en Suisse



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

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

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

## Interventions hélicoptère, primaires et secondaires, en 2020 (Total 10'376 patientes et patients)

**1'580**

Accidents de sports d'hiver

**902** Accidents de montagne

**1'117** Accidents de travail

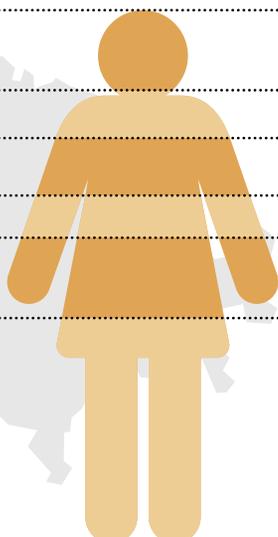
**835** Accidents de la circulation

**1'579**

Autres

**4'363**

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.

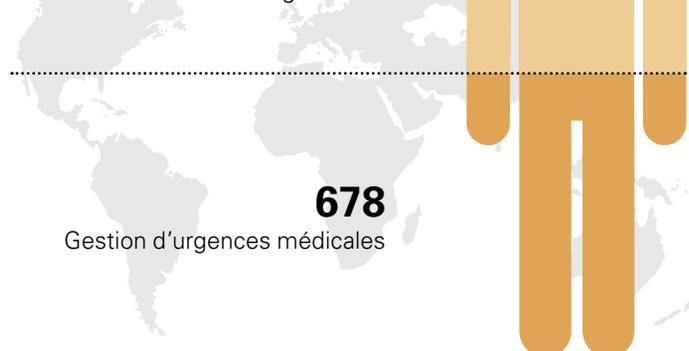
Dans le cadre de la gestion d'urgences médicales, la Rega propose également aux patients des consultations téléphoniques en cas de problèmes médicaux à l'étranger. Disponibles 24 heures sur 24, ses médecins-conseils trouvent des solutions adaptées, de concert avec le personnel soignant sur place et les patients, en transmettant par exemple à ces derniers les coordonnées 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 2020 (Total 1'436 patientes et patients)

**758**

Patients rapatriés en avions-ambulance ou avions de ligne



# Sans donateurs, pas de Rega

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

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

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

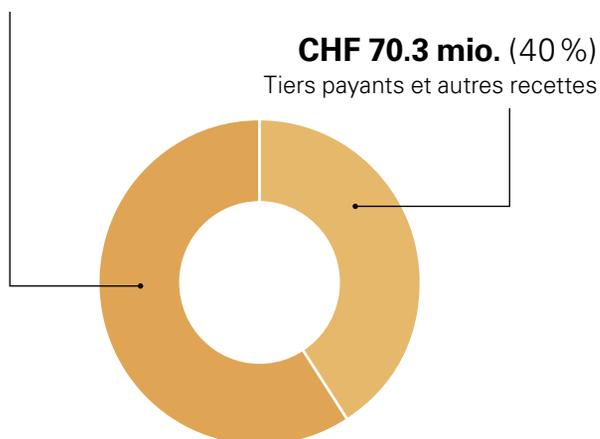
En remerciement de leur soutien, la Rega peut décharger les donatrices et donateurs de la part des frais d'intervention non couverts par les assurances.

Vous trouvez les dispositions relatives aux donateurs en page 38.

## La couverture des frais de la Rega en 2020

**CHF 107.4 mio. (60 %)**

Cotisations des donateurs et dons





Un immense merci à nos 3'625'000  
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 470'000 reprises, sauvant ainsi d'innombrables personnes. Si les pionniers de la Rega avaient déjà accompli des miracles, les équipages actuels perpétuent la tradition.**

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



> **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.

**1997**



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

**2002**



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

**2002**



**Cinq Eurocopter EC 145**  
Pour les interventions de ses bases de plaine, la Rega s'équipe dans un premier temps de cinq hélicoptères de sauvetage auprès d'Eurocopter. Un sixième viendra s'y ajouter.

**2004**



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

**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.

**2009**



**La Life Box, une machine «cœur-poumon»**  
Pour la première fois, des patients gravement malades peuvent être reliés à une machine «cœur-poumon» installée à bord des hélicoptères et des avions-ambulance.

**2011**



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

**2013**



**Le simulateur de vol pour AW Da Vinci ouvre de nouveaux horizons**  
Les pilotes peuvent se former au vol aux instruments et se préparer à des scénarios catastrophe réalistes sans prendre de risques et sans polluer.

**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.

**2015**



**La Rega commande trois hélicoptères toute météo AW169-FIPS**  
auprès de Leonardo (autrefois Agusta-Westland). Dotés d'un système de dégivrage, ils seront opérationnels dès 2023.

**2016**



**Sauver par mauvaise visibilité grâce aux voies IFR**  
Depuis décembre, deux routes du Low Flight Network, réseau de voies aériennes pour hélicoptères basé sur la navigation par satellite, sont ouvertes de jour pour les missions.

**2017**



**Des données de vol précises**  
60 stations et caméras météo nouvelles ou améliorées fournissent désormais aux pilotes d'hélicoptères de la Rega des données actualisées en continu – une condition importante au vol IFR.

**2017**



**Autorisation pour le Low Flight Network**  
La Rega est autorisée à utiliser quasi 24h/24 des points de jonction importants du réseau suisse d'itinéraires de vol IFR.

**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.

**2018**



**Nouvelle génération d'hélicoptères**  
Successeurs performants de la flotte d'EC 145, laquelle a transporté plus de 60'000 patients, les deux premiers H145 d'Airbus Helicopters opèrent depuis les bases de Berne et de Bâle.

**2019**



**Le drone de la Rega**, conçu pour la recherche de personnes en détresse, est présenté pour la première fois au public. Il élargira le champ d'intervention de la Rega dès 2021.

**2020**



**456 patients atteints du Covid-19**  
ont été transportés par les équipages de la Rega dont 316 à bord d'un hélicoptère de sauvetage, et 140 à bord d'un avion-ambulance.

**2020**



**Des véhicules stationnés** sur les bases de Mollis et d'Erstfeld permettent aux médecins et aux sauveteurs de la Rega d'intervenir, même lorsque les hélicoptères doivent rester au sol à cause des conditions météorologiques.

**2020**



**Soutien à la Suisse**  
Durant la pandémie de coronavirus, la Rega a mis son savoir-faire et ses infrastructures au service de la Confédération, des cantons et de la population.



Rega 1414

regga

H145

HB-ZGN



## Rapport annuel 2020

Activités 2020	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2020	36
Direction	37

# Activités 2020

La Rega a connu une année 2020 mouvementée : sa centrale d'intervention a organisé 16'273 missions (-3,0%) en Suisse et à l'étranger, soit une toutes les 30 minutes en moyenne. Si les hélicoptères de sauvetage ont été plus souvent dans les airs par rapport à l'année précédente, les avions-ambulance ont effectué sensiblement moins d'interventions. Le nombre de patients pris en charge reste toutefois quasiment inchangé : au total, les équipages de la Rega ont transporté 11'134 patientes et patients (-0,3%) à bord de leurs aéronefs. Cela correspond en moyenne à 31 personnes par jour.

## Hélicoptères

En 2020, la centrale d'intervention hélicoptères a coordonné un nombre jamais égalé de missions (13'253, +8,1%). L'augmentation vient des interventions tant primaires (7'774, +5,6%) que secondaires (2'614, +9,8%). Ces

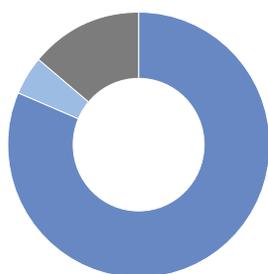
chiffres reflètent, entre autres, les bonnes conditions météorologiques de l'été et de l'automne 2020 ainsi que le comportement de loisirs de la population suisse. Les interventions nocturnes ont elles aussi progressé (2'620, +11,4%), totalisant un quart des missions hélicoptérées. Les opérations en faveur de paysans de montagne organisées par la centrale d'intervention de la Rega ont augmenté de 10,3% pour atteindre 1'383 missions. Afin d'effectuer le transport d'animaux de ferme blessés ou morts, la Rega fait appel à des compagnies d'hélicoptères commerciales.

## Avions

En 2020, sous l'effet de la pandémie de coronavirus, les voyages internationaux ont été presque complètement à l'arrêt dans plusieurs régions du monde, raison pour laquelle la Rega a rapatrié en Suisse beaucoup moins

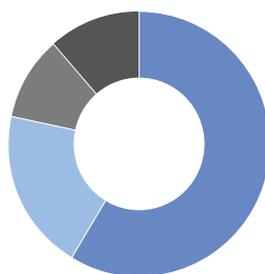
de patients qu'en 2019 (758, -43,6%). Ses trois avions-ambulance ont effectué 649 interventions, qui ont permis de rapatrier 647 patientes et patients (-33,4%). Malgré le recul du nombre d'interventions, les avions de la Rega ont effectué davantage d'heures de vol qu'en 2019 (4'589, deuxième valeur la plus élevée après celle enregistrée en 2018), une hausse de 3,2% qui s'explique par la multiplication des missions long-courriers vers des pays lointains. En 2020, le nombre de patients rapatriés par la Rega sur des vols de ligne a lui aussi fortement reculé par rapport à 2019 (111, -70,2%). Cette alternative économique et écologique aux transports en avion-ambulance est retenue lorsque l'état du patient est stable et permet un transport sans conséquences négatives pour lui ou pour les autres passagers et que le nombre de places disponibles à bord est suffisant. 41 patients (-4,9%) ont été rapatriés

## Nombre d'interventions



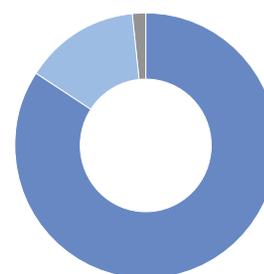
	2020	2019	+/-
Total	<b>16'273</b>	16'782	<b>-3.0%</b>
■ Hélicoptère	<b>13'253</b>	12'257	+8.1%
■ Avions-ambulance/ de ligne	<b>770</b>	1'382	-44.3%
■ Autres <sup>1</sup>	<b>2'250</b>	3'143	-28.4%

## Interventions hélicoptère



	2020	2019	+/-
Total	<b>13'253</b>	12'257	<b>+8.1%</b>
dont missions de nuit	<b>2'620</b>	2'352	<b>+11.4%</b>
■ Interventions primaires <sup>2</sup>	<b>7'774</b>	7'362	+5.6%
■ Interventions secondaires <sup>3</sup>	<b>2'614</b>	2'381	+9.8%
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	<b>1'383</b>	1'254	+10.3%
■ Interventions spéciales <sup>4</sup>	<b>1'482</b>	1'260	+17.6%

## Interventions avion



	2020	2019	+/-
Total	<b>770</b>	1'382	<b>-44.3%</b>
■ Avions-ambulance	<b>649</b>	972	-33.2%
■ Avions de ligne	<b>109</b>	371	-70.6%
■ Avions affrétés	<b>12</b>	39	-69.2%

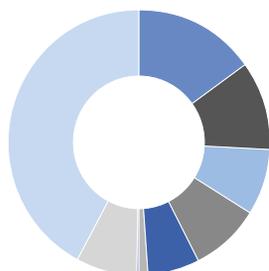
<sup>1</sup> Autres interventions : transports en ambulance, missions en faveur du Club Alpin Suisse CAS, de Spéléo-Secours, de Redog, etc.

<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 effectuées par des hélicoptères de tiers

## Patients transportés – Interventions hélicoptère, primaires et secondaires



	2020	2019	+/-
Total	<b>10'376</b>	9'822	<b>+5.6 %</b>
■ Accidents de sports d'hiver	<b>1'580</b>	1'750	-9.7 %
■ Accidents de travail	<b>1'117</b>	1'126	-0.8 %
■ Accidents de la circulation	<b>835</b>	862	-3.1 %
■ Accidents de montagne	<b>902</b>	704	+28.1 %
■ Accidents de sport	<b>642</b>	498	+28.9 %
■ Accidents d'aviation	<b>130</b>	102	+27.5 %
■ Accidents d'avalanche	<b>13</b>	38	-65.8 %
■ Autres causes	<b>794</b>	646	+22.9 %
■ Maladies	<b>4'363</b>	4'096	+6.5 %

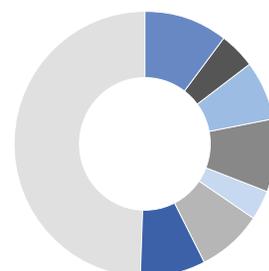
## Urgences médicales à l'étranger

	2020	2019	+/-
Total	<b>1'436</b>	2'515	<b>-42.9 %</b>
■ Conseil médical	<b>678</b>	1'170	-42.1 %
■ Rapatriement	<b>758</b>	1'345	-43.6 %

## Rapatriements

	2020	2019	+/-
Total	<b>758</b>	1'345	<b>-43.6 %</b>
■ Avion-ambulance de la Rega	<b>647</b>	972	-33.4 %
■ Vol de ligne, accompagné	<b>41</b>	116	-64.7 %
■ Vol de ligne, non accompagné	<b>70</b>	257	-72.8 %

## Patients transportés/accompagnés en avion



	2020	2019	+/-
Total	<b>688</b>	1'088	<b>-36.8 %</b>
■ Blessures aux extrémités	<b>72</b>		
■ Traumatismes cranio-cérébraux	<b>30</b>		
■ Autres lésions	<b>49</b>		
■ Affections cardio-vasculaires	<b>62</b>		
■ Accidents vasculaires cérébraux	<b>56</b>		
■ Affections gastro-intestinales	<b>24</b>		
■ Tumeurs malignes	<b>55</b>		
■ Autres maladies	<b>340</b>		

avec l'assistance d'un-e médecin ou d'un-e infirmier-ère en soins intensifs de la Rega. Le nombre de rapatriements non accompagnés s'est établi à 70 (-72,8 %) : dans ces cas, la centrale d'intervention de la Rega organise le vol de retour de patientes et patients pouvant voyager sans assistance médicale.

### Conseil médical via les médecins de la Rega

Chaque rapatriement est précédé d'une analyse médicale approfondie menée par un médecin-conseil de la Rega. Le médecin de garde et les chefs 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 joignables 24 heures sur 24. En 2020, ils ont conseillé au total 1'436 patients (-42,9 %) affectés par un problème médical à l'étranger. Dans 758 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 de personnes assurées 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 par un hélicoptère de la Rega. Le nombre de missions hélicoptérées est soumis à des variations naturelles et reflète

les conditions météorologiques et le comportement de la population suisse et des touristes en matière de loisirs et de voyages en Suisse. 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.

### Évolution financière et investissements

Au cours de l'exercice 2020, les produits d'exploitation de la Rega ont atteint 175,0 millions de francs pour des charges de 163,7 millions de francs, soit un résultat d'exploitation positif de 11,4 millions de francs. Le résultat annuel se monte à 13,5 millions de francs. Le financement de la Rega repose essentiellement sur deux piliers : 60 % du budget provient des donatrices et des donateurs via les affiliations et les dons ; les 40 % restants correspondent à la part des frais

d'intervention couverte par les tiers payants. Conformément à ses objectifs stratégiques, la Rega est autofinancée à près de 100 % et assume le coût de ses investissements sans recourir à des fonds de tiers.

### Plus de 3,6 millions de personnes affiliées à la Rega

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

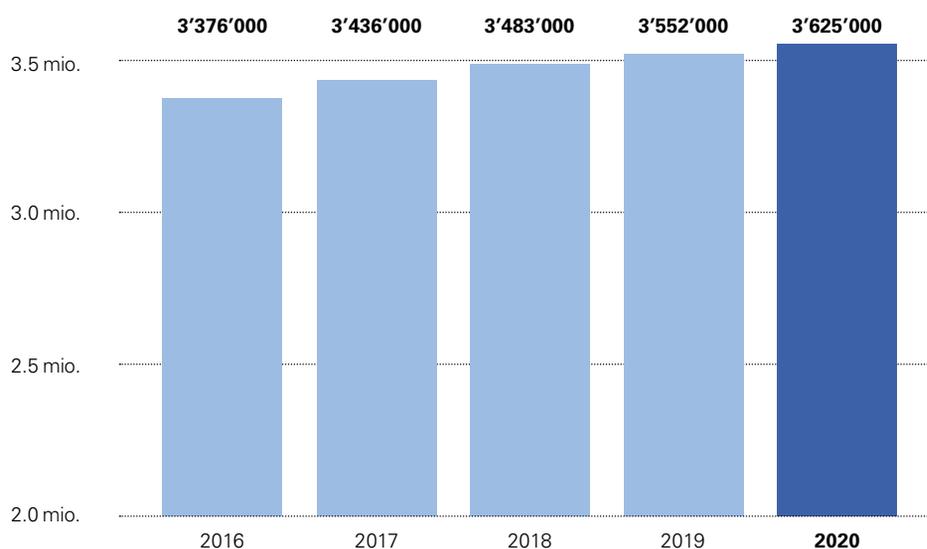
En 2020, ce soutien a continué à croître : au 31 décembre, le système de gestion de la Rega recensait 3,625 millions de donateurs, soit près de 73'000 affiliations de plus que l'année précédente, une augmentation de 2 %. Par leurs contributions et dons à la Rega d'un montant de 107,4 millions de francs (107,2 en 2019), les donatrices et donateurs ont couvert environ 60 % des coûts.

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

### Transport de patients atteints du Covid-19

Début 2020, la Rega a été confrontée pour la première fois au nouveau coronavirus et à l'impact éventuel de ce dernier sur ses activités. La prise en charge de patients hautement contagieux entraine toutefois déjà dans le cadre des activités habituelles des équipages de la Garde aérienne suisse de sauvetage avant l'avènement de la pandémie. Cependant, en prévision d'une augmentation de ce type de transports, les équipages ont été à nouveau spécialement formés en février aux spécificités des patients atteints du Covid-19, et les procédures ont été adaptées partout où cela s'imposait. Un premier patient

### Évolution du nombre de donatrices et donateurs



confirmé atteint du Covid-19 a été transporté le 11 mars 2020 au Tessin à bord d'un hélicoptère de la Rega. Jusqu'à fin décembre 2020, la Rega a ainsi transporté au total 456 patients atteints du virus, 316 dans ses hélicoptères, et 140 à bord de ses avions-ambulance. Dans sa flotte d'avions-ambulance, elle a pu s'appuyer sur son unité d'isolement (PIU), développée dès 2015 pour le transport de patients présentant des maladies contagieuses de tout type. La PIU et son concept sont la garantie d'une prise en charge simple avec un minimum de personnel, tout en offrant malgré tout une sécurité maximale.

### La centrale d'intervention, cellule de coordination nationale

Au printemps, le Service sanitaire coordonné (SSC) de la Confédération a demandé à la Rega si sa centrale d'intervention pouvait coordonner l'occupation des unités de soins intensifs des hôpitaux pendant la pandémie de Covid-19. De cette façon, elle permettrait une exploitation optimale des capacités de traitement aux soins intensifs disponibles à l'échelle de la Suisse. La Rega a été sollicitée pour cette mission car, selon les termes du SSC, « elle est la seule centrale

d'alarme active au niveau national [qui] possède des décennies d'expérience dans la coordination des transferts de patientes et patients dans toute la Suisse ainsi qu'une connaissance approfondie du paysage hospitalier. »

La Rega a répondu présente et le concept de « Coordination nationale en cas d'afflux massif de patients dans les unités de soins intensifs durant la pandémie de Covid-19 » a été élaboré par le SSC et d'autres acteurs de la santé, puis est entré officiellement en vigueur à la mi-juin 2020. La Rega assume ainsi la fonction de cellule de coordination qui, au besoin, aide les hôpitaux à trouver des lits de soins intensifs et relie les établissements. Le choix du mode de transport – par voie terrestre ou aérienne – est du ressort des hôpitaux. Ces derniers ont demandé que ce soutien soit à nouveau mis en place à partir de novembre 2020, lorsque la deuxième vague a frappé la Suisse et que le taux d'occupation des lits de soins intensifs a fortement augmenté. Les hôpitaux peuvent compter sur le soutien de cette cellule durant toute la durée de la pandémie. Le fonctionnement de la cellule de coordination est placé sous la supervision d'un comité de pilotage, composé de personnel qualifié et spécialisé.

### **Des véhicules d'intervention d'urgence stationnés sur les bases de la Rega**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020, la Rega engage aussi ses médecins d'urgence par voie terrestre dans le canton d'Uri. Grâce au véhicule d'urgence stationné sur la base d'Erstfeld, le médecin Rega en service peut intervenir même si l'hélicoptère de sauvetage est cloué au sol, par exemple en raison du mauvais temps. Ce dispositif permet d'optimiser encore la gestion des forces disponibles, toujours dans l'intérêt du patient. Après Mollis (GL), Erstfeld est la deuxième base de la Rega à être dotée d'un véhicule d'intervention d'urgence. Au cours de la phase pilote – d'une durée d'un an – de ce projet mené conjointement avec les autorités glaronnaises, le véhicule et son équipage ont été mobilisés à 32 reprises. Au vu du bilan positif, le projet a été pérennisé et compte depuis le 3 décembre 2020 parmi les activités régulières de la base.

### **Sauver par tous les temps : soutien politique**

Depuis des années, afin de pouvoir porter secours à encore plus de personnes en détresse, la Rega s'attache à concrétiser son objectif d'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 et au déploiement du « Low Flight Network ». Ce réseau national d'itinéraires aériens doit relier différents aérodromes, hôpitaux et bases Rega pour permettre aux équipages hélicoptère de voler aux instruments y compris par visibilité réduite. Le projet est soutenu au niveau politique : début juin 2020, une motion chargeant le Conseil fédéral de régler les conditions-cadres de l'achèvement du réseau et de garantir son financement a été adoptée par le Conseil des États par 41 voix contre 0, le Conseil national ayant déjà donné son feu vert auparavant. La Confédération et les cantons travaillent désormais en collaboration avec les Forces aériennes suisses, la Rega et Skyguide à l'élaboration du cadre légal dans

lequel la mise en place du réseau sera menée à son terme.

Fin mars 2020, dans le contexte du coronavirus, l'Office fédéral de l'aviation civile a délivré à la Rega des autorisations exceptionnelles pour des procédures de vol aux instruments au Tessin. Circonscrites à la durée de la « situation extraordinaire » décrétée par la Confédération, elles portaient entre autres sur des procédures d'approche et de décollage sur les aérodromes d'Agno et de Locarno, mais aussi sur l'utilisation, sans restriction d'horaires, d'un itinéraire aux instruments au-dessus du Gothard. La Rega a ainsi été en mesure de garantir au Tessin une assistance médicale aérienne même par mauvaise visibilité et a pu transporter des patients vers un hôpital de Suisse alémanique pour soulager des structures dont la capacité était dépassée. La Rega va continuer à s'engager, dans l'intérêt de la population tessinoise, pour que ces autorisations soient maintenues de façon permanente.

### **Projet Icebird AW169-FIPS**

Le fabricant Leonardo développe actuellement l'hélicoptère Rega AW169-FIPS, un hélicoptère toute météo doté d'un système de dégivrage. La pandémie de coronavirus a retardé les premiers vols d'essai programmés en février 2020 en Amérique du Nord, et ce jusqu'à nouvel ordre. La livraison a donc pris du retard et est désormais prévue pour 2023.

Malgré tout, le projet a pu avancer en 2020 : durant l'été, l'équipe de projet de la Rega a réalisé une semaine de tests en Suisse sur un hélicoptère tiers de type AW169. Si ce modèle ne dispose pas d'un système de dégivrage, il est comparable en termes de taille et d'avionique au futur AW169-FIPS. Cela signifie qu'il est plus grand et plus lourd que le H145 et le Da Vinci. Tout au long de cette semaine de tests, un équipage Rega a procédé à des exercices de simulation, dont des interventions au treuil en montagne et au-dessus de zones boisées. Les tests ont aussi porté sur le vol aux instruments ou encore le retour au hangar sur une base Rega.

Grâce aux observations ainsi effectuées, l'équipe de projet a déjà

commencé à élaborer et à arrêter des procédures d'intervention spécifiques, par exemple la procédure à suivre lors d'une intervention hélitreuillée.

### **Poursuite du développement du drone Rega**

Un nouveau moyen d'intervention facilitera bientôt la recherche des personnes en détresse : le drone Rega. L'an passé, les différentes composantes du système ont encore été développées et ont fait l'objet de tests approfondis dans les conditions les plus diverses. La pandémie de coronavirus a compliqué la collaboration avec les partenaires externes. Malgré tout, le prototype a pu être amélioré, de même que la communication entre la station au sol et le drone ainsi que le logiciel de planification et de pilotage. Les capteurs de localisation des personnes disparues, la détection de téléphones portables et la caméra thermique ont eux aussi été perfectionnés. Le concept d'intervention est encore en cours d'élaboration – il définira entre autres le lieu de stationnement du premier drone ainsi que les modalités de son déploiement. Il s'agit de faire en sorte que le drone complète idéalement les moyens de sauvetage déjà existants. Il intégrera le dispositif d'intervention de la Rega en 2021, une fois le concept finalisé.

### **Un échographe moderne à bord des avions-ambulance**

Depuis début 2020, chacun des trois avions-ambulance de la Rega est équipé d'un échographe portatif. Extrêmement compact, il occupe peu de place et n'alourdit guère l'aéronef. Ce nouvel outil est relié par un câble à une tablette sur laquelle l'équipage peut examiner les échographies, transmises via une application. Il permet donc au besoin de réaliser sans attendre une échographie rapide, aussi bien dans l'ambulance en route vers l'aéroport que durant le vol, et donne au médecin à bord de l'avion-ambulance la possibilité de se faire une idée encore plus précise de l'état de santé du patient.

# Charte

## 1 Notre mission

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

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

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

## 2 Notre philosophie

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

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

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

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

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

## 3 Nos donatrices et donateurs

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

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

## 4 Nos partenaires

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

Nous agissons en qualité de partenaire juste et fiable.

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

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

## 5 Nos collaboratrices et collaborateurs

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

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

Nous souhaitons atteindre cet objectif par :

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

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

## 6 Nos valeurs

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

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

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

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

# Conseil de fondation

## Conseil de fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, depuis 2009  
membre du comité directeur

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

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013  
membre du comité directeur

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

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

Adrian Amstutz, Schwanden, depuis 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, depuis 2015

Gerold Biner, Zermatt, depuis 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, depuis 2015

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

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

Thomas von Wyl, Dr med., Unterseen,  
depuis 2021

## Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Markus Furrer, Prof., Dr med.

Thomas von Wyl, 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 SA, Zurich

au 1<sup>er</sup> janvier 2021



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Gabi Huber



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Marco Maggiorini



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Gerold Biner



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Paul Hälgi



Thomas von Wyl

# Gouvernance et compliance

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

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

## Conseil de fondation

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

Le Conseil de fondation se compose de 15 membres au maximum, élus pour quatre ans. Leur réélection est autorisée jusqu'à leur 70<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 opérationnelles et fonctionnelles minoritaires dans des compagnies d'hélicoptères, des sociétés et coopératives d'aérodromes et des compagnies d'assistance sises en Suisse. Ce portefeuille de participations sert à réaliser le but de la fondation Rega.

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

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

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

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

En tant que fondation d'utilité publique, la Rega est placée sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. La Rega lui soumet chaque année son rapport d'activités. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 17 novembre 2020, sans contestation aucune.

# La Rega en 2020

**23 janvier:** alors qu'il rentre à la base après une intervention, l'équipage Rega de Lausanne capte les signaux de la balise de détresse d'un avion de tourisme accidenté. Aussitôt, l'hélicoptère cherche à en localiser l'origine. Il informe également la centrale d'intervention de la Rega, laquelle sollicite le soutien de l'hélicoptère de la base de Wilderswil, un hélicoptère équipé d'un système de recherche multi-senseurs (IR/EOS). À l'aide d'un radiogoniomètre et d'une caméra thermique (infrarouge) haute sensibilité, l'équipage parvient à localiser l'avion au milieu d'une forêt près de Saint-Légier-La Chiésaz (VD).

**11 mars:** l'équipage Rega de la base de Locarno transporte par hélicoptère un premier cas confirmé de Covid-19 depuis l'Hôpital de Mendrisio jusqu'à l'Hôpital régional de Locarno. Jusqu'à la fin de l'année 2020, les hélicoptères de la Rega vont effectuer le transfert aérien d'un total de 316 malades atteints du Covid-19.

**2 avril:** pour la première fois, un équipage Rega transporte en même temps à bord d'un avion-ambulance deux patients placés chacun dans une unité d'isolement (PIU). Il s'agit d'un couple de Suisses ayant contracté le Covid-19 lors d'une croisière et devant être rapatrié depuis l'île antillaise de Saint-Martin. La mission se déroule sans accroc, et les deux malades sont pris en charge dans un hôpital suisse.

**1<sup>er</sup> septembre:** la Rega stationne sur la base d'Erstfeld un véhicule médical d'urgence qui doit permettre au médecin d'urgence de se rendre sur le lieu d'intervention même quand le temps empêche l'hélicoptère de partir en mission. On peut trouver ce modèle de véhicule sur la base de Mollis dans le canton de Glaris là où il a déjà fait ses preuves.

**22 septembre:** la Rega invite, sur la base de Wilderswil, des représentants des Forces aériennes, des collaborateurs de plusieurs corps de police, et des sauveteurs en montagne de Suisse et d'ailleurs à se perfectionner dans

la recherche urgente de personnes disparues. « Ricerca » met l'accent sur différentes situations d'interventions concrètes et sur l'échange d'expériences. Une série de nouveaux moyens d'intervention sont présentés, comme le drone Rega, l'hélicoptère SAR des Forces aériennes, l'hélicoptère de la police cantonale zurichoise ainsi qu'un hélicoptère Rega équipé du système de recherche multi-senseurs (IR/EOS).

**28 septembre:** pour la première fois, la Garde aérienne suisse de sauvetage est présente sur un stand d'information dans un centre commercial, le « Volkiland » de Volketswil (ZH). Une des principales attractions du stand est un mannequin habillé en médecin et suspendu avec son « patient » à un treuil accroché au plafond. Vu le succès de cette première, la Rega a décidé de renouveler l'expérience dans d'autres centres commerciaux.

**30 octobre:** la Confédération annonce dans un communiqué aux médias que la centrale d'intervention hélicoptères de la Rega a été désignée cellule nationale de coordination des lits de soins intensifs. Les cheffes et chefs d'opérations soutiennent les hôpitaux suisses dans la recherche de lits disponibles, si nécessaire. La centrale d'intervention hélicoptères parvient à assumer cette mission visant à soulager les hôpitaux, afin que ces derniers puissent fonctionner normalement. Seule centrale d'alerte active au niveau national, forte d'une connaissance approfondie du paysage hospitalier, elle était, semble-t-il, prédestinée pour cette tâche.

**2 décembre:** la barre des 3,6 millions de donateurs a été atteinte. C'est grâce à cette solidarité que la Rega est en mesure de garantir 24h/24 une assistance par les airs à la population suisse, et de faire progresser en permanence le sauvetage aérien.



23 janvier



2 avril



1<sup>er</sup> septembre



22 septembre



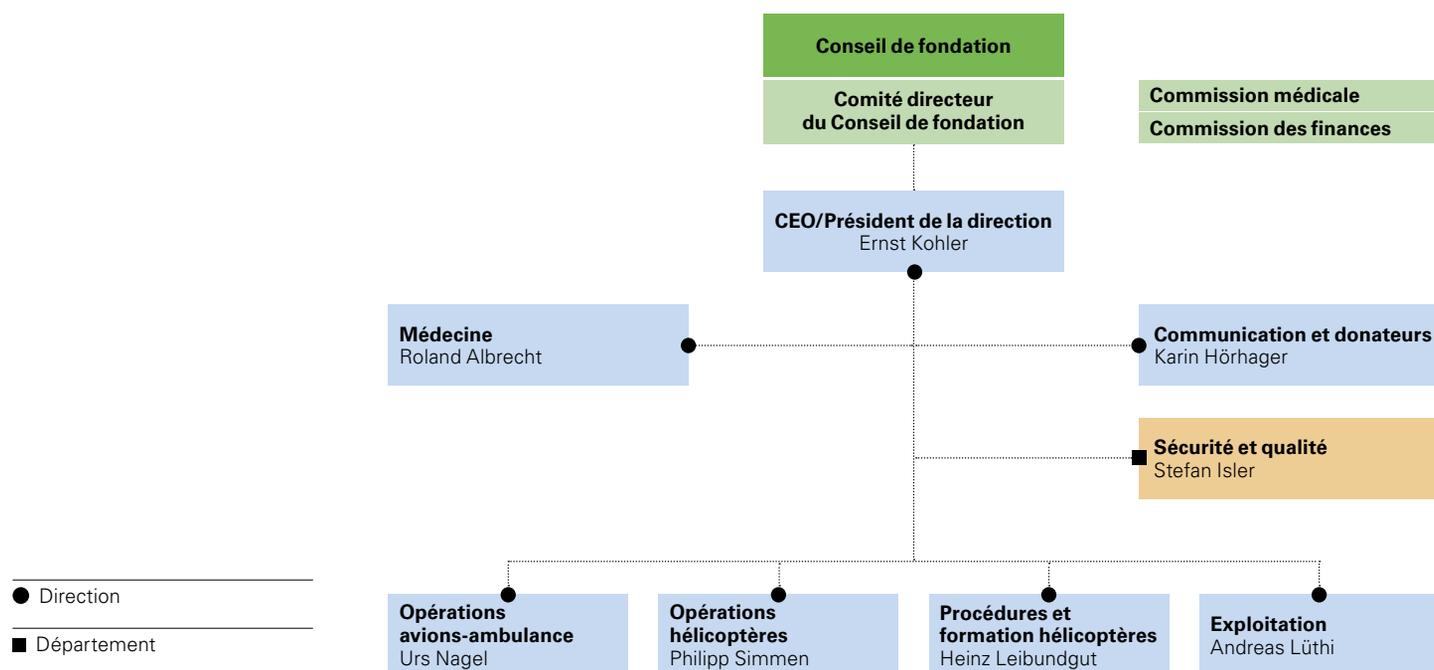
28 septembre



30 octobre

# Direction

Organigramme au 1<sup>er</sup> janvier 2021



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



# Dispositions relatives aux donateurs de la Rega

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

Vous devenez donatrices et donateurs de la Rega en versant la contribution minimale suivante :

- CHF 40.– par personne individuelle
- CHF 80.– par couple (couples mariés, concubins, partenaires enregistrés)
- CHF 80.– 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 pour l'évacuation d'animaux de ferme blessés, malades ou morts jusqu'à l'endroit le plus proche accessible par un autre moyen de transport, pour autant que seul un hélicoptère puisse leur venir en aide et que le ou la propriétaire soit une personne physique au bénéfice d'une affiliation « famille » 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.

**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, Saint-Gall**

Wehrstrasse 8  
9015 Saint-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

**Base d'entraînement, Granges**

Aéroport Granges  
Flughafenstrasse 117  
2540 Granges  
Téléphone 032 654 90 00

**Base d'hélicoptère partenaire**

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

**Impressum**

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

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

Édition française  
Radar RP Sàrl, Épalinges

Photos  
Andrea Badrutt  
Thomas Lüthi  
Remo Nägeli  
Massimo Pedrazzini  
Daniel Sardi  
Adrian Schindler  
Roger Schlatter  
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.

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

© Avril 2021. 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  
Étranger +41 333 333 333

**Service des donateurs**

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

**Médias**

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

