

Rega 2014
avec Rapport annuel 2013

E 08° 04' 27"





Swiss Air-Ambulance

regga

REGA
SUISSE
AMBULANCE

regga
Swiss Air-Ambulance

Sommaire

Rega 2014

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

Rapport annuel 2013

Activités 2013	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2013	36
Direction	37

regga



La Rega diminue les souffrances et leurs coûts



Ulrich Graf



Ernst Kohler

En 1955, le Conseil d'Etat zurichois a rejeté une requête d'aménagement d'un hélicoptère sur le site de l'Hôpital cantonal. Trois ans plus tard, la Rega est autorisée à se poser sur un terrain de sport tout proche, et, dès 1970, à mener des tentatives d'atterrissage sur le toit de l'auditoire de l'hôpital. Avec le temps, l'hélicoptère s'est rapproché des infrastructures médicales, au point que la Rega y trouve aujourd'hui des hélicoptères aménagés selon ses besoins. Il est incontestable qu'en cas d'accident ou de maladie aiguë, une assistance médicale rapide et professionnelle influence favorablement les chances du patient. Pour une personne victime d'un grave problème cardiaque par exemple, la profession parle de la «golden hour», – ce bref laps de temps durant lequel il est encore possible d'éviter des séquelles irréversibles.

Dans le sauvetage d'urgence médicalisé, réagir vite et de façon adéquate, avec le moyen de transport le plus rapide, contribue à réduire les souffrances. Ce qui est moins connu, c'est que ces paramètres peuvent générer d'importantes économies pour la société. Un patient pris en charge tôt et avec les soins appropriés, c'est un employé plus vite opérationnel ou moins limité dans son travail; les coûts seront donc plus bas pour les assurances. Et cela vaut pour les accidents cardiaques comme pour des problèmes à priori bénins comme une luxation de l'épaule. Dans un contexte où les efforts de réduction des dépenses publiques se traduisent par un recul des prestations en matière de prise en charge médicale de base, nos hélicoptères jouent ici un rôle toujours plus important et comblent la différence.

Pour être en mesure d'assumer professionnellement ce rôle, la Rega investit chaque année des millions de francs destinés à la modernisation de ses appareils et de ses infrastructures. Ouverte au début de l'hiver 2013/14, la nouvelle base d'intervention de Zweisimmen est un exemple de projet majeur dans une région magnifique mais isolée. D'autres investissements sont moins visibles: afin d'être encore moins dépendante de la météo, la Rega améliore l'équipement de ses hélicoptères et forme ses pilotes au vol aux instruments. Pierre angulaire des multiples évolutions en cours: le simulateur de vols mis en service au printemps 2013 lui ouvre à cet égard un éventail considérable de possibilités.

À l'été 2013, la Rega a été sévèrement attaquée par certains médias. Parmi les reproches, nous pouvons relever tour à tour distorsion de la concurrence, insuffisances en matière de culture de la sécurité et rémunération trop généreuse de ses dirigeants. S'il est louable de faire preuve de compréhension face aux critiques, il convient avant tout de mesurer la Rega à l'aune de ce qu'elle apporte chaque année aux personnes en détresse ainsi qu'au système de santé suisse – avec une contribution donateurs inchangée depuis plus de 20 ans. 2013 a été l'une des meilleures années de notre histoire. La nouvelle hausse du nombre d'affiliés témoigne de la confiance que nous accorde la population suisse.

Ulrich Graf
Président du Conseil de fondation

Ernst Kohler
CEO/Président de la direction

Pour les tout-petits, l'optimum

Ce sont les plus jeunes patients de la Rega : nés avant terme, les bébés prématurés ne pèsent parfois que quelques centaines de grammes. Leur transport, tout comme celui des nouveau-nés, représente un défi particulier pour les hélicoptères de sauvetage et les avions-ambulance de la Rega, lesquels réalisent entre 200 et 300 missions de ce type par année.

Pour voyager à bord d'un hélicoptère ou d'un avion-ambulance, patients adultes et enfants sont installés sur des civières. En revanche, pour le transport de nouveau-nés ou de prématurés, il est nécessaire de recourir à une couveuse spéciale appelée « isolette de transport ». En effet, la prise en charge médicale d'un bébé, différente de celle d'un adulte, pose des exigences toutes autres au médecin et au personnel soignant.

Isolette de transport : les prématurés requièrent des soins hautement spécialisés.



Afin d'être en mesure de répondre aux besoins spécifiques de ses patients en bas âge, la Rega effectue tous ses transports en incubateur sous la supervision d'une équipe de néonatalogie composée d'un pédiatre et d'un infirmier spécialisés. Ce personnel hautement qualifié est mis à sa disposition par divers établissements pédiatriques tels que l'Hôpital de l'Enfance de Zurich. La Rega a en outre intensifié sa collaboration avec les néonatalogues de l'Hôpital cantonal d'Aarau. Enfin, elle dispose de son propre pédiatre, le Dr André Keisker, médecin-chef suppléant, qui a la capacité d'assurer lui-même ce type de transport hautement spécialisé.

Développement de la prise en charge de base

L'étroite collaboration entre les hôpitaux et la Rega va au-delà de la simple mise à disposition de personnel; elle concerne également la logistique. Il faut savoir qu'un incubateur de transport coûte 200'000 CHF, une somme considérable. L'Hôpital de l'Enfance de Zurich est équipé de deux appareils de ce type. Les ressources – tant sur le plan du personnel que sur celui du nombre de couveuses disponibles, sont ainsi limitées. En 2014, l'établissement zurichois fera l'acquisition de deux nouveaux incubateurs de transport à la pointe de la technologie. En parallèle, la Rega investit dans un modèle identique et apporte ainsi une contribution précieuse au développement de la prise en charge de base.

Ce projet commun se révèle extrêmement complexe, surtout pour la Rega. Les nouveaux incubateurs doivent effectivement s'intégrer aussi bien dans les hélicoptères de sauvetage qu'à bord des avions-ambulance et satisfaire à l'ensemble des prescriptions de sécurité en la matière. Pour pouvoir accueillir des prématurés à bord de sa flotte, la Rega doit réaliser des transformations et obtenir une certification ad hoc.

En effet, lors d'un transfert inter-hospitalier, il est primordial que le patient soit transporté avec le plus de ménagement possible et sans interruption de la prise en charge.

Assistance respiratoire continue

Durant leurs premières heures de vie, nourrissons et prématurés sont généralement exposés à des problèmes respiratoires dus à l'immaturité de leurs poumons. Les innovations médicales apportées aux couveuses modernes se concentrent donc avant tout sur la ventilation. Par exemple, le nouvel incubateur de transport destiné aux hélicoptères de sauvetage et aux avions-ambulance permet d'assurer une ventilation oscillatoire à haute fréquence. La Rega peut ainsi garantir une assistance respiratoire continue durant le transfert du nouveau-né d'un hôpital à l'autre ainsi qu'une prise en charge de qualité et sans interruption.

En se procurant une isolette de transport ultramoderne et en collaborant étroitement avec des spécialistes en néonatalogie, elle fournit une contribution essentielle et active au transport des nouveau-nés et à la médecine de pointe – pour le bien de ses plus jeunes patients.

André Keisker, pédiatre et médecin-chef adjoint de la Rega : chaque mission en faveur d'un nouveau-né ou d'un prématuré est supervisée par une équipe de spécialistes de la néonatalogie.



André Keisker
Medical Doctor

244

OFF OFF OFF

2

Repousser les limites

Chutes de neige, brouillard ou nuages bas: chaque année, près de 600 patients ne peuvent bénéficier de l'assistance médicale aérienne de la Rega en raison de mauvaises conditions de visibilité. À ce jour en effet, les hélicoptères n'opèrent généralement que dans des conditions de vol à vue. Toutefois, la situation devrait bientôt changer.

Porter assistance aux personnes en détresse et garantir à la population une prise en charge médicale optimale par voie aérienne: tel est le leitmotiv qui anime tous les collaborateurs de la Rega. Malheureusement, cette volonté se heurte souvent aux aléas de la météorologie. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et l'organisation de contrôle aérien Skyguide, la Rega souhaite

œuvrer en pionnière en donnant à ses hélicoptères la possibilité de voler aux instruments (vols IFR). L'idée est de repousser autant que possible les limites imposées par les conditions météo afin de réduire le nombre de missions annulées ou interrompues. Cet objectif, s'il exige un engagement conséquent de toutes les parties prenantes, n'effraie pas la Rega, consciente que la priorité est d'aider les patients.

Qualification IFR pour les pilotes Rega

Pour obtenir l'autorisation de voler aux instruments (voir encadré), un pilote doit suivre une formation théorique complète de 400 à 500 heures, mais aussi effectuer au moins 55 heures d'entraînement au vol IFR. La Rega va toutefois plus loin que

les exigences légales minimales puisque tous ses pilotes doivent justifier d'environ 50 heures de vol de formation dans un simulateur et de 20 heures à bord d'un hélicoptère. À cet effet, la mise en service en 2013 du simulateur de l'hélicoptère de montagne AgustaWestland Da Vinci s'est avérée précieuse: désormais, la majorité des heures de formation peut être planifiée à l'avance et indépendante des besoins liés aux interventions. En outre, la consommation de kérosène et les émissions sonores sont grandement réduites. Pour conserver leur statut de pilotes qualifiés IFR, les pilotes de la Rega (comme du reste les sauveteurs professionnels qui les accompagnent) doivent effectuer tous les trois mois un vol aux instruments ou un exercice correspondant à bord du simulateur.

AgustaWestland Da Vinci: à l'avenir, l'hélicoptère de montagne de la Rega ne devrait plus être cloué au sol par des problèmes de visibilité.





Cockpits compatibles IFR: en 2014, tous les hélicoptères de type Da Vinci seront équipés pour le vol aux instruments.

Si les Eurocopter EC 145 de la Rega disposent déjà d'un cockpit adapté, reste à équiper la flotte de montagne dans le cadre d'un programme de réaménagement. D'ici à fin 2014, tous les appareils de type AgustaWestland Da Vinci seront pourvus d'un second système de navigation ainsi que d'un second GPS avec appareil de saisie. Tous seront alors certifiés pour les vols IFR.

Main dans la main avec l'Europe

À la suite de cette modernisation, la flotte Da Vinci disposera d'une autorisation LPV (Localizer Performance with Vertical Guidance). Cette procédure de navigation par satellite est basée sur les données EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), une amélioration européenne du GPS, le célèbre système américain (Global Positioning System). Les données EGNOS situent n'importe quel point avec une précision de l'ordre de trois mètres, contre 17 pour le GPS. Les approches LPV bénéficient d'un guidage non seulement latéral, mais aussi vertical. Le Da Vinci est le premier hélicoptère en Europe à recevoir une autorisation de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne EASA pour cette procédure.

Afin que des interventions aériennes de sauvetage puissent être menées dans des conditions de vol aux instruments, comme le souhaite la Rega, il faut encore que les bases légales nécessaires soient

établies. Les Forces aériennes suisses et Skyguide participent activement à l'élaboration de nouvelles procédures de vol aux instruments et soutiennent la Rega dans le cadre de ce projet. Par ailleurs, cet effort ne se limite pas à la Suisse : en collaboration avec d'autres prestataires européens, le projet HEDGE (Helicopters Deploy GNSS in Europe) s'attache ainsi à développer non seulement des approches de précision assistées par satellite sur les héliports, mais aussi un réseau de routes IFR à basse altitude.

En Suisse, il n'est pas possible aujourd'hui de voler aux instruments dans l'espace aérien non contrôlé, dit de classe G (Golf). Il est nécessaire qu'à l'avenir les services de la navigation aérienne soient disponibles 24 heures sur 24, sans quoi l'intérêt opérationnel des nouvelles procédures serait considérablement restreint. Pour que la vision de la Rega devienne un jour réalité – ce qui signifierait élargir de façon décisive le champ d'action des vols de sauvetage – l'ensemble des parties prenantes doit résolument coordonner ses activités et mettre toute son énergie dans la réalisation de cet objectif pionnier. Surtout, il faudra obtenir le soutien du législateur. Nous sommes convaincus que la sécurité des patients mérite ces efforts.

Visual Flight Rules (VFR):

Pratiqué surtout à basse altitude, le vol à vue est généralement utilisé en aviation par les avions légers et les engins dédiés aux sports aériens, tout comme par les avions de chasse participant à un exercice militaire.

Le pilote contrôle visuellement la position de son avion dans l'espace et par rapport à d'autres aéronefs. Il détermine sa position géographique à l'aide de points de repère extérieurs (repères au sol le plus souvent) et calque en principe l'altitude de son appareil sur la ligne d'horizon. Le vol à vue exige que les conditions météo garantissent une limite de visibilité minimale et que le pilote ne traverse pas de nuages. Afin d'éviter les collisions, il respecte en outre des distances de séparation verticale et horizontale par rapport aux nuages. Lorsque l'ensemble de ces conditions ne peut être respecté, les vols à vue ne sont pas autorisés.

Instrument Flight Rules (IFR):

Le vol aux instruments (vol IFR) permet aux pilotes d'aéronefs de naviguer sans références visuelles, uniquement à l'aide des instruments de bord et avec l'assistance de contrôleurs aériens au sol. Il leur est ainsi possible de traverser des nuages et de voler même en cas de visibilité réduite. Le vol aux instruments permet à la navigation aérienne de s'affranchir dans une large mesure des contraintes météorologiques.

(Source: Wikipedia)



De l'alerte au sauvetage, la communication est centrale

Localisation de la victime, données météo, informations médicales sur le blessé, coordination avec les partenaires – la communication entre la personne qui donne l'alarme, la centrale d'intervention de la Rega et les sauveteurs est essentielle au cours d'une mission. C'est la raison pour laquelle la Rega a décidé de moderniser son réseau radio et ses 42 stations réparties à travers toute la Suisse.

À priori, c'est facile : en cas de problème, vous composez le « 1414 » et un hélicoptère de la Rega vient rapidement vous récupérer pour vous transporter à l'hôpital. À y regarder de plus près, ce n'est pas si simple. En effet, entre le moment où l'alerte est donnée et l'admission du patient à l'hôpital, le déroulement des opérations est constitué de bien plus d'étapes qu'on ne pourrait l'imaginer.

La centrale d'intervention : au cœur des missions Rega

La centrale d'intervention est la plaque tournante de toutes les missions de l'organisation. C'est ici, au Centre Rega de l'aéroport de Zurich, que convergent toutes les informations, que sont prises les décisions et que sont attribués les mandats. Depuis fin 2012, un nouveau système intégré de gestion des interventions, lancé dans le cadre du projet phare REMICO (voir encadré), facilite le travail des chefs d'opération grâce à des innovations comme l'automatisation des processus, les interfaces intégrées avec les organisations partenaires, l'accès facilité à un vaste matériel cartographique et la consignation numérique des interventions.

La communication constitue le cœur des activités de la centrale : après avoir réceptionné un appel d'urgence et déterminé la base à laquelle confier l'intervention, le chef d'opération alerte l'équipage correspondant. Il lui fournira durant le vol des informations plus précises sur le lieu de l'accident, le tableau clinique présumé du patient et les éventuels partenaires sur place. Si nécessaire, il appelle en renfort d'autres spécialistes.

Ainsi, les sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS ne peuvent être mobilisés que par la centrale d'intervention de la Rega. Une fois l'hélicoptère sur place et le patient pris en charge, l'équipage indique à la centrale vers quel hôpital il a décidé de se diriger. Le chef d'opération signale alors à ce dernier l'arrivée imminente du patient et lui communique le diagnostic provisoire du médecin urgentiste de la Rega. De cette manière, le personnel de l'hôpital peut se préparer à accueillir le patient de façon optimale.

Le réseau radio Rega : essentiel pour la bonne conduite des missions

La bonne gestion des interventions pré-suppose l'absence d'entraves à la communication entre la personne à l'origine de l'alarme, la centrale et les sauveteurs. Bien sûr, cela vaut pour n'importe quelle organisation de sauvetage. À ceci près toutefois que les technologies qui fonctionnent dans le secours terrestre sont difficilement transposables au sauvetage aérien. La téléphonie mobile, par exemple, est ici inadaptée, si bien que le sauvetage aérien lui préfère les systèmes radio analogiques. Etant donné la topographie de notre pays, obstacle majeur aux transmissions sans fil, la Rega, désireuse de garantir une couverture irréprochable à l'échelle du territoire, a mis en place dès les années 90 son propre réseau radio, qu'elle ne cesse d'étendre depuis.

Dans le cadre de REMICO, elle a non seulement introduit un nouveau système de gestion des interventions, mais aussi rajeuni l'intégralité de ce réseau : outre l'ordinateur radio principal du Centre Rega, les radios portatives, les ordinateurs et les filtres des 42 stations fixes réparties à travers toute la Suisse (voir carte) ont été remplacés par de nouveaux appareils. Les travaux ont pris fin le 31 octobre 2013.

Des coordonnées transmises directement à l'hélicoptère

Reste aujourd'hui à mener à terme le renouvellement de l'équipement radio des hélicoptères. À l'avenir, les coordonnées d'intervention seront communiquées

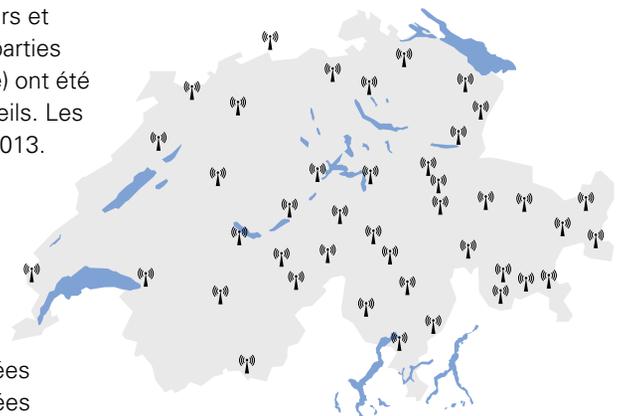
numériquement au système de gestion de vol de l'appareil et représentées sur la carte de l'écran du cockpit. En cas d'envoi d'une alerte via l'application d'urgence Rega, les coordonnées reçues seront directement transmises à l'hélicoptère par la centrale d'intervention, ce qui permettra de localiser et de sauver la victime encore plus rapidement. Le projet REMICO s'achèvera une fois tous les hélicoptères équipés, soit vraisemblablement fin 2014.

Afin de pouvoir s'acquitter au mieux de sa mission, la Rega s'appuie sur un ensemble d'éléments aussi peu visibles qu'indispensables. Grâce à REMICO, elle entend garantir une communication sans faille aux personnes en détresse, afin de continuer à leur offrir, où qu'elles soient, une assistance médicale aérienne rapide et professionnelle.

REMICO (REga MISSION COntrol)

REMICO, un projet étendu sur plus de quatre ans, a pour objectif le remplacement de l'infrastructure en place par un système de gestion des interventions intégré, le tout appuyé par un réseau radio moderne. La Rega a investi 21 millions de francs dans ce projet majeur ; il aura mobilisé une trentaine de ses collaborateurs et tout autant de spécialistes chez ses partenaires externes.

Le réseau radio de la Rega



Des interventions qui font la différence

Le professionnalisme des sauveteurs peut contribuer à limiter fortement les coûts sociaux liés à un accident grave ou à une maladie aiguë. Il suffit parfois de peu de moyens financiers pour réduire ce type de dommages. Même les hélicoptères de sauvetage, parfois perçus comme onéreux, peuvent apporter la preuve de leur efficacité. Globalement, vouloir chercher à tout prix à faire des économies dans le domaine du sauvetage aérien d'urgence, c'est à la fois augmenter les risques et se mettre un autogoal sur le plan macroéconomique.

Dès les premières minutes après un accident, un vaste dispositif de secours est déployé. En assurant sans tarder une prise en charge médicale sur place

ainsi qu'un transfert rapide et sûr vers un hôpital approprié, il est possible de fournir dans les meilleurs délais les soins les plus adéquats au patient. Cela permet de lui éviter de nombreuses souffrances et d'améliorer ses résultats médicaux. Les premiers intervenants (les ambulanciers et, le cas échéant, l'équipe de sauvetage hélicoptérée), mobilisés durant la période charnière qui sépare l'accident de l'admission aux urgences, jouent un rôle clé et accomplissent bien plus qu'on ne l'imagine.

Dans une publication de 2008, Häusler et al. constatent un impact financier très variable selon que le patient est à même ou non de reprendre une activité rémunérée après un grave accident.¹ Lorsque le patient ne peut reprendre une telle activité, le coût macroéconomique induit

se monte à 1'840'000 CHF en moyenne, tandis que lorsque le patient la reprend, il n'est «que» de 210'000 CHF. Ces chiffres englobent les coûts tant directs (p.ex. frais de traitement et de réadaptation) qu'indirects (p.ex. perte de productivité), mais non les coûts intangibles tels que la perte de la qualité de vie.

Les frais de sauvetage, c'est-à-dire de médecine d'urgence préclinique, représentent dans les deux cas un montant moyen largement inférieur à 2'000 CHF. Si l'étude se fonde sur un échantillon restreint et que le lien économique entre la médecine d'urgence et les coûts subséquents n'a encore guère fait l'objet d'examen approfondis, il est toutefois possible d'établir que les acteurs du sauvetage contribuent efficacement à



la maîtrise des coûts de la santé en Suisse. Affecter quelques milliers de francs au sauvetage permet au final l'économie de centaines de milliers de francs, voire bien au-delà d'un million.

Un rapport coût-bénéfice incomparable

Le sauvetage hélicoptère jouit certes d'une bonne réputation auprès du public, mais il est considéré comme onéreux. Acquisition, entretien, infrastructures, personnel, kérosène, matériel médical, tout cela a un prix. À l'heure actuelle, le coût d'une intervention avec un hélicoptère de sauvetage s'élève en moyenne à quelque 3'500 CHF, une somme à priori importante.

Pourtant, un sauvetage hélicoptère présente de nombreux avantages d'un point de vue non seulement médical, mais aussi macroéconomique. Le patient bénéficie rapidement de secours professionnels sur les lieux de l'accident, aussi difficiles d'accès soient-ils. Quant aux personnes tributaires de soins intensifs, elles sont transférées directement vers un centre hospitalier spécialisé, même si celui-ci est éloigné. Grâce au temps précieux dégagé, le traitement le plus adéquat peut démarrer plus tôt, et les résultats thérapeutiques sont souvent améliorés – séjour plus court en soins intensifs, retour plus rapide au domicile, interruption de travail réduite et, dans le meilleur des cas, invalidité évitée. Enfin, l'intervention ciblée d'un hélicoptère de sauvetage influe favorablement sur des facteurs de coûts tels qu'indemnités journalières, maintien du salaire, frais médicaux ou rentes éventuelles.

Ces effets positifs ne concernent pas uniquement les blessés graves: les assurances estiment aujourd'hui qu'une luxation de l'épaule, par exemple, doit être traitée rapidement, mais qu'en temps normal, il faut tout d'abord exclure toute

Hélicoptère Rega sur les lieux d'un accident: des premiers soins et un transfert hospitalier rapides limitent aussi bien les souffrances que les coûts induits.

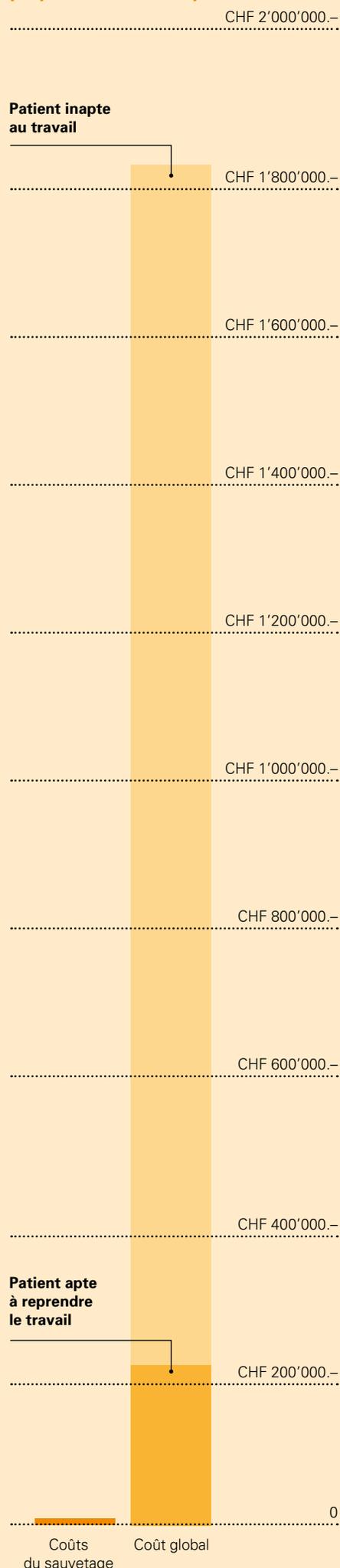
fracture au moyen d'une radiographie. Un transport sans heurts permet d'éviter des séquelles irrémédiables, ce qui s'avère profitable à tous les niveaux. En plus d'assurer au patient un transport aussi indolore que possible, l'intervention d'un hélicoptère sur les pistes de ski se justifie financièrement, d'autant plus que les frais facturés dans le cadre du sauvetage aérien ne représentent que 0,08 % des coûts de la santé en Suisse.²

La Rega, maillon de la prise en charge globale

Pour offrir des soins optimaux aux patients, tous les maillons de la chaîne du sauvetage, notamment les équipes de secours terrestres et aériennes, doivent collaborer efficacement. À cet égard, la connaissance du potentiel – et des limites – des différents partenaires peut encore être améliorée. Une nouvelle étude – penchée sur le lien entre itinéraire emprunté par les secours, durée de l'intervention et évolution de la situation médicale des patients polytraumatisés – illustre l'importance d'une prise en charge rapide et professionnelle. Les chances de survie de la personne accidentée dépendent dans une large mesure de la rapidité de son transfert vers un centre hospitalier adapté; sans surprise, l'intervention d'un hélicoptère de sauvetage est donc d'autant plus avantageuse que le lieu de l'accident est éloigné. L'étude confirme l'importance capitale de disposer d'un réseau dense et bien coordonné dans le domaine du sauvetage.³

Selon la même logique, il faut également s'assurer qu'une fois transféré, le patient puisse bénéficier rapidement de la thérapie adéquate (par exemple, équipe chirurgicale prête à intervenir sans tarder). À cet effet, la voie suivie actuellement – des médecins urgentistes issus de centres de traumatologie travaillant quelques mois au sein d'un service de sauvetage (également dans des hélicoptères) – se révèle judicieuse. Elle renforce la compréhension mutuelle entre les différents intervenants et contribue ainsi à une prise en charge rapide et sans faille des patients.

Coûts macroéconomiques des patients polytraumatisés (moyenne)¹



La Rega est consciente de sa responsabilité dans le secteur du sauvetage pré-hospitalier en Suisse. Grâce à la générosité de ses donateurs, elle est en mesure d'intervenir pour le bien des patients et de la société, indépendamment de la pression économique des pouvoirs publics. Il ne lui est pourtant pas toujours possible de garantir la mise à disposition de ses moyens d'intervention. En effet, il peut arriver que la Rega soit contrainte d'annuler des missions en raison surtout de la météo et des mauvaises conditions de visibilité, une centaine par année en moyenne. Pour remédier à cette situation partiellement insatisfaisante, la Rega explore des pistes novatrices. Il s'agit notamment, en instaurant des procédures de navigation et d'approche par satellite (voir page 8), de réduire l'influence de la météo sur les interventions hélicoptérées.

Des économies oui, mais pas n'importe comment

En Suisse, la population, le tourisme et le secteur privé bénéficient dans une large mesure de la qualité du réseau médical d'urgence pré-hospitalière mis en place

au fil des décennies. Or, l'importance macroéconomique des services de sauvetage n'est encore guère reconnue pour l'instant. Pourtant, comme indiqué précédemment, les informations actuelles soulignent la rentabilité d'une prise en charge pré-hospitalière solide. Il importe donc de mettre en œuvre de façon cohérente des mesures destinées à renforcer la qualité et la sécurité et de suivre d'un œil critique et attentif la tendance à l'austérité observée dans le secteur du sauvetage afin de pouvoir prévenir ou corriger à temps d'éventuelles dérives.

¹ Jean-Marc C. Häusler, Benno Tobler, Beat Arnet, Jürg Hüsler, Heinz Zimmermann : Le luxe d'être accidenté : coûts macroéconomiques des polytraumatismes. Informations médicales Suva n° 79, p. 4 ss, Lucerne, 2008.

² En comparaison avec le coût global des prestations fournies dans le secteur de la santé (62.5 milliards de CHF, selon les statistiques de la santé 2012 de l'OFS), celui de la Rega – basé sur une estimation des coûts pour toutes les interventions hélicoptérées de 2012, Valais compris, – s'élève à 0,2 % environ ; ce calcul tient compte de prestations assurées 24 heures sur 24 grâce aux contributions des donateurs.

³ Sebastian Günkel, Marius König, Roland Albrecht, Martin Brüesch, Rolf Lefering, Kai Sprengel, Clément M.L. Werner, Hans-Peter Simmen, Guido A. Wanner : Status quo der Boden- und Luftrettung schwerverletzter Patienten – Analyse eines überregionalen Schweizer Traumazentrums. Der Unfallchirurg, W. Mutschler/C. Krettek (éditeurs), Springer, Berlin Heidelberg, à paraître (en allemand).



Intervention d'équipes de secours terrestres et aériennes : un recul des prestations dans le secteur du sauvetage pourrait coûter cher à la Suisse.



L'innovation technique pour combattre le froid

Patient en état d'hypothermie: le chauffe-perfusion est l'un des nombreux équipements utilisés par la Rega contre l'hypothermie.

Si personne n'aime avoir froid, les blessés et les malades sont particulièrement sensibles aux basses températures. En cas d'hypothermie, la situation peut rapidement prendre une tournure tragique. Les médecins de la Rega en sont pleinement conscients et recourent à des techniques innovantes pour mieux maîtriser l'apport de chaleur et la coagulation du sang.

L'hypothermie correspond à l'abaissement de la température du corps au-dessous de la normale sous l'effet d'une exposition intense et prolongée au froid ou au vent (refroidissement éolien). Elle présente un danger considérable pour le patient, surtout après un accident en haute montagne – mais aussi en plaine et, suivant les circonstances, également en été. Car plus l'hypothermie est sévère, plus la coagulation est lente. En pareil cas, il est difficile voire impossible de maîtriser les hémorragies internes et externes, ce qui réduit les chances de survie des blessés graves ou polytraumatisés.

Aussi la Rega déploie-t-elle d'importants efforts pour endiguer ce problème lors de la phase préclinique et pour améliorer la gestion de la température des patients. D'ailleurs, ses hélicoptères de sauvetage disposent tous d'une vaste panoplie d'équipements destinés à prévenir l'hypothermie.

Couverture isothermique: envelopper le patient dans cette couverture à revêtement métallique réduit ses pertes de chaleur corporelle.

Couverture chauffante: ce type de couverture peut être combiné avec un modèle isothermique. Son chauffage électrique intégré permet de faire grimper la température du patient.

Système Buddy Lite: ce chauffe-perfusion portable réchauffe le sang et les fluides à usage médical jusqu'à ce qu'ils atteignent une température physiologique. Son utilisation évite que les liquides injectés ne refroidissent trop rapidement entre la poche de perfusion et l'organisme de la personne en détresse. Cette dernière bénéficie ainsi pleinement de la chaleur du sérum qui lui est administré.

Sac de treuillage chauffé: les hélicoptères de sauvetage sont chauffés. Grâce à un système de tuyauterie, il est désormais possible d'insuffler l'air chaud de l'habitacle directement dans le sac de treuillage où se trouve le patient.

Outre les équipements ci-dessus, les médecins de la Rega disposent de médicaments et d'appareils mécaniques spécifiques. Depuis l'été 2013, l'**acide tranexamique** fait partie de la pharmacie de base de tous les hélicoptères Rega. Ce médicament ralentit voire empêche le déclin des fonctions coagulatoires

caractéristique de l'hypothermie. Plus il est administré tôt, plus il est efficace. Raison pour laquelle des médecins de la Rega se penchent actuellement – en collaboration avec l'Hôpital universitaire de Zurich, le service Schutz & Rettung de la Ville de Zurich et les hôpitaux cantonaux de Lucerne et de Saint-Gall – sur les avantages de l'utilisation de l'acide tranexamique sur le lieu même de l'intervention.

Parmi les derniers ajouts à l'équipement standard de la flotte Rega figure également un **appareil de réanimation** mécanique portable qui fournit un appui important aux équipages. Son principal atout est de permettre un massage cardiaque tout au long du transport. Le médecin a ainsi les deux mains libres et peut prodiguer d'autres soins au patient ou rester attaché pour sa propre sécurité. En cas d'hypothermie, il est capital de poursuivre la réanimation pendant toute la durée du transport. Si le patient présente une température inférieure à 35°C, il faut continuer le massage cardiaque jusqu'à ce que son corps retrouve une température normale. Ce n'est qu'alors qu'un diagnostic définitif peut être posé.

Assistance médicale aérienne

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

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

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

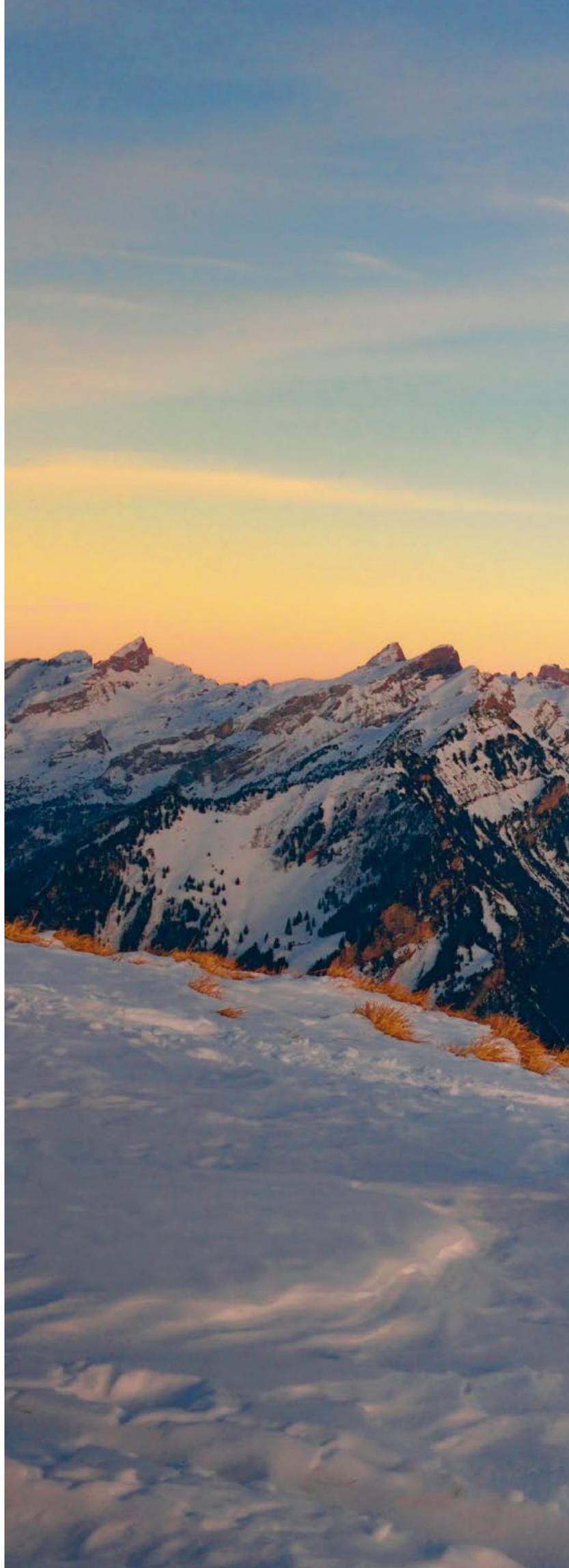
Fondation privée d'utilité publique, la Rega vit du soutien de plus de 2,5 millions de donatrices et de donateurs; elle est solidement ancrée dans la population suisse. Depuis 1981, l'organisation est membre de la Croix-Rouge Suisse. Indépendante sur le plan politique, la Rega assume une mission de service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

Chiffres clés

	2013	2012	%
Nombre d'interventions organisées	13'793	13'966	-1.2
Interventions hélicoptère	10'205	10'250	-0.4
Interventions avion	1'148	1'215	-5.5
Autres ¹	2'440	2'501	-2.4
Nombre de donateurs (en mio)	2'504	2'445	2.4
Nombre de collaborateurs ²	337	321	5.0
Produit d'exploitation (en mio. de CHF)	138	139	-0.9
Charges d'exploitation (en mio. de CHF)	135	128	5.8
Résultat d'exploitation (en mio. de CHF)	3	11	-76.2
Total du bilan (en mio. de CHF)	527	517	1.8

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

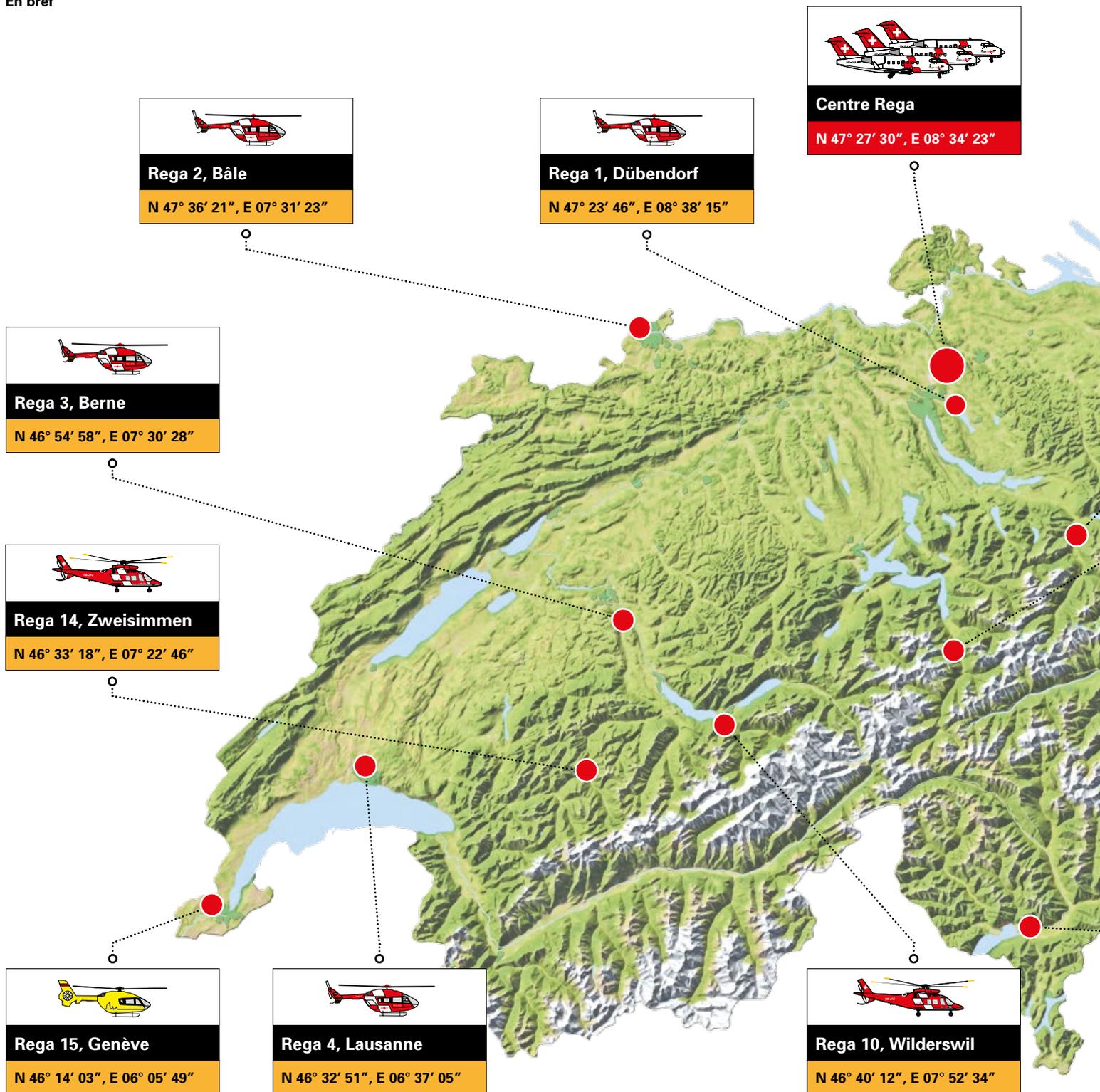
² Collaborateurs à temps plein, état à fin décembre





Solidaire, engagée, professionnelle, compétente, suisse

Vous pouvez compter sur la Rega.



Flotte des bases de plaine



Eurocopter EC 145

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

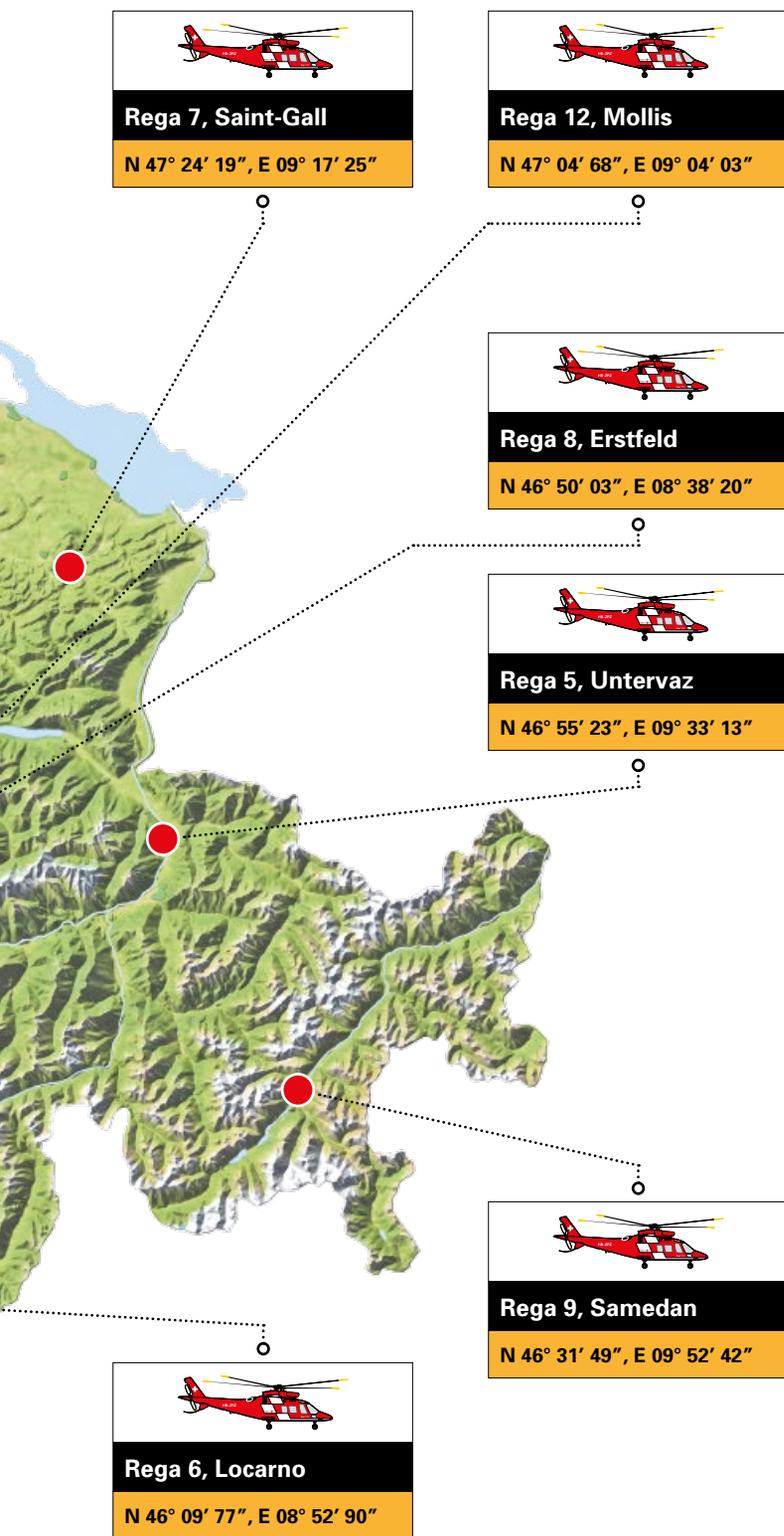
Flotte des bases de montagne



AgustaWestland Da Vinci

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

Emplacements



Centre Rega

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

Bases Rega

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

Centrale d'intervention

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

Avions-ambulance



Challenger CL-604

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

Numéros d'alarme

En Suisse

1414

Depuis l'étranger

+41 333 333 333

La Rega en Suisse



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

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

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

Interventions hélicoptère, primaires et secondaires, en 2013 (nombre de patients)

1'485

Accidents de sports d'hiver

588 Accidents de montagne

917 Accidents de travail

818 Accidents de la circulation

1'202

Autres

3'577

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

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

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

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

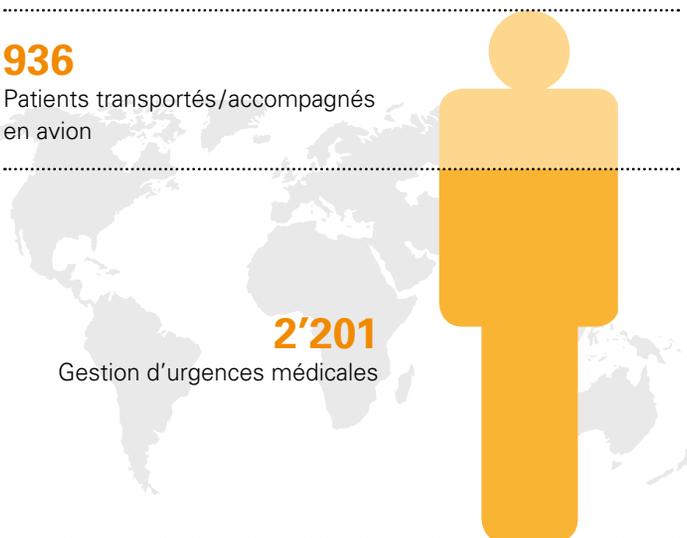
Urgences médicales à l'étranger en 2013

936

Patients transportés/accompagnés en avion

2'201

Gestion d'urgences médicales



Sans donateurs, pas de Rega

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

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

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

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

Vous trouvez les dispositions relatives aux donateurs en page 38.

La couverture des frais de la Rega en 2013

CHF 85 mio. (62 %)

Cotisations des donateurs et dons

CHF 53 mio. (38 %)

Tiers payants et autres recettes





Un immense merci à nos 2'504'000
donatrices et donateurs de nous
aider à maintenir la Rega dans les airs.

Rejoignez nos donateurs : www.rega.ch

Dates clés

La Garde aérienne suisse de sauvetage a été fondée en 1952 avec pour mission d'apporter une assistance médicale aérienne aux personnes en détresse. Depuis, elle est intervenue à plus de 300'000 reprises, sauvant ainsi d'innombrables personnes. Si les pionniers de la Rega ont déjà accompli des miracles, les équipages actuels perpétuent la tradition.

> 27.4.1952



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

> 1952



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

> 1953



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

> 1955



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

> 1956



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

> 1957



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

> 1960



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

> 1960



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

> 1966



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

> 1968



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

> 1971



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

> 1973



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

> 1973



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

> 1975



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

> 1979

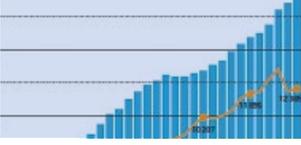


La Rega, une fondation d'utilité publique L'association se constitue en fondation. Fritz Bühler est le premier président du Conseil de fondation.

> 1980



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

	<p>1980</p> <p>Un sauvetage de haut vol digne de James Bond Lors d'un saut, un parachutiste reste accroché à la roue arrière de l'avion. La Rega vole à son secours. Un sauveteur hélicopté parvient à le dégager en plein vol.</p>	 <p>2002</p> <p>Trois nouveaux Challenger CL-604 Trois avions identiques du fabricant canadien Bombardier renouvellent la flotte d'avions-ambulance, âgée de 15 ans.</p>
	<p>1984</p> <p>L'avion-ambulance long-courrier Le Challenger CL-600 HB-VFW est équipé pour embarquer plusieurs patients sur des vols long-courriers. A Genève, il est baptisé «Fritz Bühler».</p>	 <p>2002</p> <p>Cinq Eurocopter EC 145 Pour les interventions de ses bases de plaine, la Rega s'équipe dans un premier temps de cinq hélicoptères de sauvetage auprès d'Eurocopter. Un sixième viendra s'y ajouter.</p>
	<p>1984</p> <p>Nouvelle centrale d'intervention La Rega installe son nouveau siège à Zurich-Seefeld et met en service sa centrale d'intervention au dernier étage du bâtiment.</p>	 <p>2004</p> <p>Tsunami dans le Sud-Est asiatique La Rega est mobilisée, dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'œuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient au total 60 patients.</p>
	<p>1985</p> <p>Un million de donateurs: le «mur du son» est franchi Le succès de l'affiliation s'intensifie. Le 23 août, la Rega établit sa millionième carte de donateur.</p>	 <p>2006</p> <p>Deux millions de donateurs La famille Van der Bent de Veyrier (GE) devient la deux millionième donatrice. Au cours d'une journée, elle est invitée à découvrir le Centre Rega.</p>
	<p>1987</p> <p>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.</p>	 <p>2009</p> <p>L'AW Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne Pour les interventions des bases de montagne, la Rega acquiert onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.</p>
	<p>1987</p> <p>Mise en service des Hawker 800 Deux nouveaux avions-ambulance prennent le relais des deux Lear-35. Une cabine plus vaste tout comme une plus grande autonomie améliorent la prise en charge des patients.</p>	 <p>2009</p> <p>La Life Box, une machine «cœur-poumon» Pour la première fois, des patients gravement malades peuvent être reliés à une machine «cœur-poumon» installée à bord des hélicoptères.</p>
	<p>1992</p> <p>Une nouvelle flotte composée d'Agusta Le 14 août, la base d'Untervaz (GR) met en service le premier des quinze hélicoptères biturbines de type Agusta A 109 K2.</p>	 <p>2010</p> <p>300'000^e intervention Des jumeaux prématurés sont transférés à bord d'un hélicoptère de la Rega de l'hôpital pédiatrique de Lucerne jusqu'à chez eux, dans le canton de Vaud.</p>
	<p>1996</p> <p>Première mission autour du monde En l'espace de 43 heures, la Rega, effectue sa première mission autour du monde: elle transporte trois patients, les uns après les autres, à bord du Challenger CL-600.</p>	 <p>2011</p> <p>Vol à l'aveugle vers l'Hôpital de l'île Le 27 juillet, l'hélicoptère de la Rega a pu accéder à l'Hôpital de l'île à Berne, pour la première fois par mauvais temps, grâce à la procédure d'approche par GPS.</p>
	<p>1997</p> <p>Nouveau Centre Rega à Zurich-Kloten Pour la première fois, hangar, centrale d'intervention, technique, logistique, centrale des donateurs et administration sont réunis sous un seul et même toit.</p>	 <p>2012</p> <p>Un système de gestion des interventions ultramoderne Grâce à de nouveaux systèmes interconnectés, les processus d'alarme sont pour la plupart digitalisés et la Rega gère ainsi encore mieux les sauvetages.</p>
	<p>1997</p> <p>Le 1414, nouveau numéro d'urgence Le numéro d'urgence de la Rega, le 1414, est mis en service pour toute demande de sauvetage aérien en Suisse.</p>	 <p>2013</p> <p>Le simulateur de vol pour AW Da Vinci ouvre de nouveaux horizons Les pilotes peuvent se former au vol aux instruments et se préparer à des scénarios catastrophe réalistes sans prendre de risques et sans polluer.</p>





Rapport annuel 2013

Activité 2013	28–31
Charte	32
Conseil de fondation	33
Gouvernance et compliance	34–35
La Rega en 2013	36
Direction	37

Activité 2013

2013 a été pour la Rega une année riche en événements et, sur le plan des investissements d'avenir, très prospère. Son activité s'est inscrite légèrement en deçà de sa moyenne à long terme : elle a organisé au total 13'793 interventions (soit -1,2 %) et transporté 9'523 patients (-2,9 %). De son côté, la gestion médicale d'urgence a enregistré une forte hausse. En effet, les médecins-conseils ont assisté plus de 2'000 patients à l'étranger (2'201, +27,1 %). En moyenne, la Rega a mené près de 38 interventions par jour en 2013.

Hélicoptères

La flotte d'hélicoptères de la Rega a été légèrement moins sollicitée qu'en 2012 (10'205, -0,4 %), un recul surtout dû aux longues périodes d'intempéries qui ont marqué l'hiver et le printemps. Les conditions météorologiques, qui influencent les loisirs de la population suisse, se reflètent généralement sur le nombre d'interventions. Malgré tout, son activité se maintient dans la moyenne à long terme.

En 2013, les hélicoptères de la Rega ont effectué 28 interventions en moyenne par jour ; dont près d'une sur cinq de nuit. La Rega a confié à des entreprises commerciales quelque 1'500 missions, dont deux tiers en faveur d'agriculteurs de montagne (interventions dites « contadino »).

Les activités du TCS dans le canton d'Argovie, où la Rega a effectué moins de missions que l'année dernière (95, -18,8 %), n'ont eu qu'une faible répercussion sur les chiffres. En décembre 2013, la collaboration entre la Rega et Air-Glacières Lauterbrunnen a fait l'objet de nouvelles dispositions contractuelles : désormais, le sauvetage aérien dans l'ensemble du canton de Berne est organisé par la centrale d'intervention de la Rega et centralisé via le numéro d'alarme 1414.

Avions

En 2013, les trois avions-ambulance sont légèrement moins intervenus qu'en 2012 (793, -6,4 %) et ont par conséquent transporté moins de patients (797, -6,8 %). Par rapport à l'année précédente, les

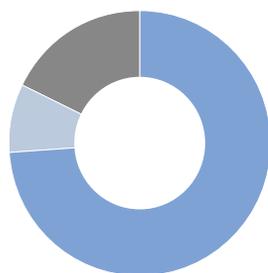
trajets longue distance ont par contre été plus nombreux, ce qui explique la hausse des heures de vol effectuées (3'865, +3,3 %). Les avions de la Rega ont été mobilisés partout dans le monde et même, à quatre reprises, en Australie.

Il est réjouissant de constater que les assureurs suisses recourent à nouveau de façon accrue aux prestations d'excellence fournies par la Rega. La planification avisée des chefs d'opération permet souvent de combiner des missions pour rapatrier plusieurs patients à bord d'un même avion-ambulance et ainsi, de réduire les coûts. D'autre part, ces transports combinés et les tarifs une fois de plus réduits ont sensiblement diminué le produit d'exploitation.

La Rega effectue également des rapatriements par avion de ligne ; cette solution, plus économique et plus écologique que les rapatriements en avion-ambulance, est choisie lorsque l'état du patient est suffisamment stable pour un transport sans conséquences négatives pour lui et pour les autres passagers et lorsque le nombre de places assises

Nombre d'interventions

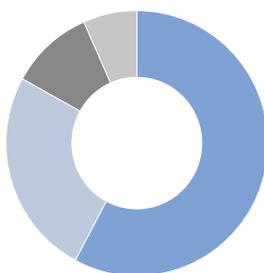
	2013	2012	+/-
Total	13'793	13'966	-1.2 %



■ Hélicoptère	10'205	10'250	-0.4 %
■ Avion-ambulance/de ligne	1'148	1'215	-5.5 %
■ Autres ¹	2'440	2'501	-2.4 %

Interventions hélicoptère

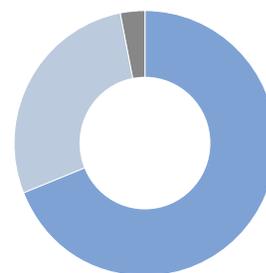
	2013	2012	+/-
Total	10'205	10'250	-0.4 %
dont missions de nuit	1'908	1'924	-0.8 %



■ Interventions primaires ²	5'904	5'975	-1.2 %
■ Interventions secondaires ³	2'578	2'703	-4.6 %
■ Interventions en faveur des paysans de montagne	1'044	1'041	0.3 %
■ Interventions spéciales ⁴	679	531	27.9 %

Interventions avion

	2013	2012	+/-
Total	1'148	1'215	-5.5 %



■ Avions-ambulance	793	847	-6.4 %
■ Avions de ligne	321	347	-7.5 %
■ Avions affrétés	34	21	61.9 %

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

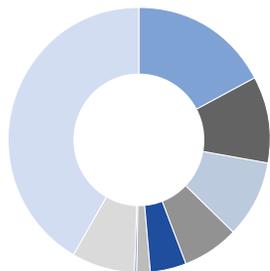
² Interventions primaires : urgences médicales

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

⁴ Interventions spéciales : opérations à caractère non médical (vols de recherche, de sécurisation et de reconnaissance en faveur de partenaires d'intervention)

Interventions hélicoptère, primaires et secondaires (nombre de patients)

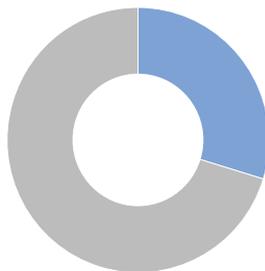
	2013	2012	+/-
Nombre de patients	8'587	8'802	-2.4 %



■ Accidents de sports d'hiver	1'485	1'527	-2.8 %
■ Accidents de travail	917	976	-6.0 %
■ Accidents de la circulation	818	833	-1.8 %
■ Accidents de montagne	588	641	-8.3 %
■ Accidents de sport	381	365	4.4 %
■ Accidents d'aviation	133	127	4.7 %
■ Accidents d'avalanche	39	34	14.7 %
■ Autres accidents	649	691	-6.1 %
■ Maladies	3'577	3'608	-0.9 %

Urgences médicales à l'étranger

	2013	2012	+/-
Nombre de patients	3'137	2'734	14.7 %



■ Patients transportés/ accompagnés en avion	936	1'002	-6.6 %
■ Gestion d'urgences médicales	2'201	1'732	27.1 %

Patients transportés/ accompagnés en avion

	2013	2012	+/-
Nombre de patients	936	1'002	-6.6 %



■ Blessures aux extrémités	173
■ Traumatismes cranio-cérébraux	61
■ Autres lésions	140
■ Affections cardio-vasculaires	96
■ Accidents vasculaires cérébraux	88
■ Affections gastro-intestinales	88
■ Tumeurs malignes	38
■ Autres maladies	252

le permet. Selon la nature et la gravité de la blessure ou de la maladie, le patient, s'il est transporté à bord d'un avion de ligne, est accompagné par un infirmier et/ou un médecin de la Rega. Le nombre de rapatriements en avions de ligne a légèrement baissé (321, -7,5 %).

En 2013, la Rega a organisé en moyenne trois interventions par jour avec avions.

2,5 millions de donateurs maintiennent la Rega dans les airs

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

L'an passé, le nombre d'affiliations a augmenté de 59'000 (+2,4 %), ce qui correspond à la population de Lugano. La barre des 2,5 millions de cartes de donateurs a été franchie en novembre 2013 (ne sont pas comptabilisés dans les affiliations familiales les mineurs et le partenaire). Cette évolution plus que réjouissante témoigne de l'ancrage profond de la Rega dans la population suisse.

Conseil médical de la Rega

Avant chaque rapatriement, l'un des douze médecins-conseils de la Rega procède à une analyse médicale approfondie. Le médecin de garde et le chef d'opération décident ensemble de la nécessité et de la pertinence d'un transport et, le cas échéant, de son organisation. Les médecins-conseils, à l'instar des chefs d'opération, sont disponibles 24 heures sur 24.

Le conseil médical de la Rega fait figure de modèle de réussite, et, par rapport à 2012, le nombre de consultations a augmenté de près d'un tiers (2'201, +27,1 %).

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

Fluctuations du nombre d'interventions et de patients

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

De longues périodes de mauvais temps ont marqué l'hiver et le printemps 2013.

Le mois de juillet 2013, avec un temps radieux, a été le plus dense de l'année avec 1'465 interventions hélicoptères (+28,3%). Les météorologues ont en effet enregistré 25 journées estivales. En février (-19,0%) et en mars (-20,9%) par contre, les appareils sont plus souvent restés au sol que de coutume.

La collaboration, clé de la réussite

Afin de disposer de médecins urgentistes sur ses bases hélicoptères, la Rega travaille depuis de nombreuses années en étroite collaboration avec les services d'anesthésiologie des centres hospitaliers. Il est de plus en plus fréquent que les sauveteurs professionnels interviennent non seulement pour la Rega mais aussi, dans le cadre d'échanges, pour les services de secours au sol. De même, de nouveaux modèles de travail plus flexibles ont été instaurés pour les médecins et le personnel soignant des avions-ambulance, lesquels peuvent désormais bénéficier de temps partiels dans les hôpitaux afin d'acquérir et de développer des connaissances spécialisées. La Rega a à cœur de cultiver, et parfois de renforcer, cette bonne collaboration avec les services de sauvetage et les hôpitaux, afin de favoriser la compréhension mutuelle au sein du système de santé. Au final, cet échange d'expériences profite aux patients.

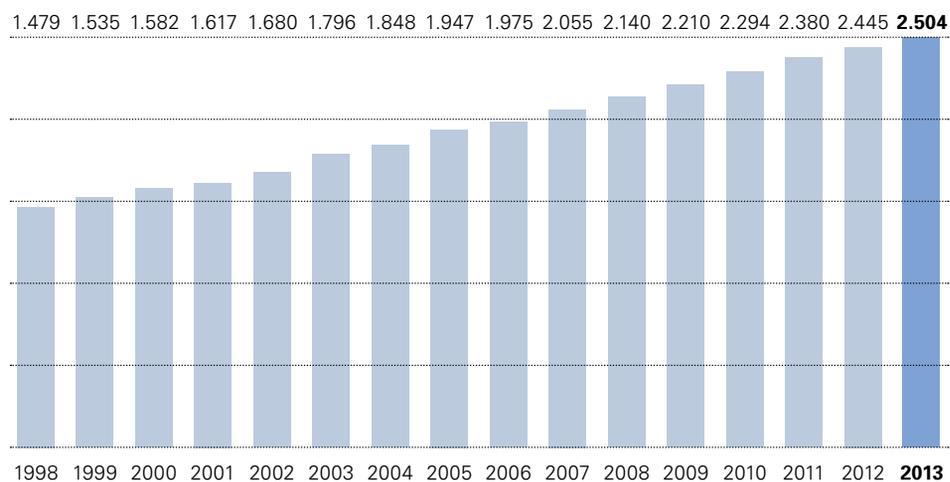
C'est également le cas pour les transports spéciaux : grâce à ses hôpitaux partenaires, la Rega effectue des vols équipée d'appareils d'assistance cardiocirculatoire (IABP, ECMO). Pour les transports de nouveau-nés et de prématurés, elle travaille également avec des partenaires (voir page 6).

Cette collaboration étroite avec des partenaires dans le domaine de la santé permet à la Rega d'intervenir de façon compétente et professionnelle.

Evolution financière

Les contributions des donateurs, les libéralités et les dons ont globalement augmenté de 1,8%, pour atteindre 85 millions de CHF, ce en raison d'une nouvelle hausse du nombre de donateurs. Les recettes issues des opérations

Evolution du nombre de donateurs jusqu'en 2013 (mio)



aériennes ont diminué de 59,7 à 57,1 millions de CHF. Les charges d'exploitation ont atteint 135,1 millions de CHF, soit une croissance de 7,4 millions. Dans ce contexte, le résultat d'exploitation s'est contracté, passant de 11,4 à 2,7 millions de CHF. Le résultat annuel se monte à 6,6 millions de CHF, et le capital de l'organisation, s'élevant à 479,4 millions de CHF, est en hausse de 1,4%. La somme du bilan est de 526,6 millions de CHF.

Le capital financier de la Rega fait l'objet d'une stratégie de placement conservatrice, le but premier étant sa préservation. Comme d'importants investissements à court et à moyen terme sont prévus pour remplacer les flottes d'avions et d'hélicoptères, le portefeuille de titres n'a pas été alimenté l'an passé non plus. D'où la nouvelle augmentation de la réserve de liquidités qui, à fin décembre 2013, se monte à 83,8 millions de CHF. Des chiffres détaillés et des graphiques figurent dans les comptes annuels consolidés de la Rega.

Investissements futurs

Pour ces prochaines années, l'ampleur des investissements de la Rega ne peut encore être estimée avec exactitude.

Les trois Challenger CL-604 seront vraisemblablement remplacés d'ici quatre à huit ans. En effet, la Rega est actuellement en contact avec différents avionneurs et fabricants d'équipement médical

pour trouver en temps voulu un nouveau modèle d'avion-ambulance. Elle table sur un investissement de l'ordre de 100 à 200 millions de CHF.

Les hélicoptères de plaine EC 145 devront eux aussi être remplacés au cours de la même période. En outre, la Rega examine la possibilité d'acquérir un hélicoptère « tout temps » qui reste cependant adapté aux atterrissages sur les héliports hospitaliers. Là encore, il s'agit d'un investissement de quelque 100 millions de CHF.

La Rega est également concernée par la discussion sur l'extension et le développement de l'aéroport de Zurich. Des plans officiels existent déjà, sur lesquels son actuel siège a disparu en raison de la voie de contournement prévue en tête de la piste 28. La Rega devra éventuellement déménager sur un nouveau site, dans de nouveaux locaux coûteux. Des clarifications sont en cours.

Les affiliations contribuent dans une large mesure à la solidité de la base financière de la Rega. Il en va de même des tarifs à la minute facturés aux assurances pour les interventions d'hélicoptères. Les discussions tarifaires, en cours depuis longtemps, entrent en ce moment dans une phase décisive en Valais. Dans ce canton, les entreprises commerciales privées Air-Zermatt et Air-Glacières supportent les déficits des missions de sauvetage et ne peuvent les compenser

grâce aux dons et aux contributions que dans une très faible mesure. Si elle bénéficie d'une marge de manœuvre un peu plus grande grâce aux contributions de ses donateurs, la Rega, à l'instar des entreprises d'hélicoptères valaisannes, doit toutefois pouvoir augmenter à moyen terme ses tarifs. Modestes, ces derniers sont restés inchangés depuis 1996.

Les recettes issues des interventions facturables aux assurances-maladie, accidents et voyage sont sous pression et subissent un recul constant. Les exigences du régulateur, toujours plus élevées et strictes, influent sur les dépenses, de sorte que les charges de personnel et d'administration n'ont cessé de croître ces dernières années sans que le nombre des interventions n'ait augmenté. Il en a résulté une baisse du produit d'exploitation, laquelle, dans le cas de la Rega, n'a pu être compensée que grâce à l'augmentation du nombre de donateurs.

Dans ce contexte, et au regard des importants investissements prévus, il est d'autant plus important pour la Rega de pouvoir s'appuyer sur un socle financier solide. L'indépendance financière qu'elle s'est imposée lui permet d'envisager l'avenir très librement et – dans la mesure du possible – sans entrave politique. C'est à ces conditions qu'elle peut garantir à la population suisse de bénéficier d'un sauvetage aérien d'excellence. Un coup d'œil au-delà des frontières montre que les interventions en Suisse, malgré un réseau de services deux fois plus dense et un éventail de prestations bien plus complet (emploi de treuils de sauvetage, missions de nuit sur les lieux d'accidents), sont d'un coût quasi égal que pour ses homologues à l'étranger. En outre, en tenant compte du pouvoir d'achat, les frais d'intervention en Suisse, bien que non subventionnés par l'Etat, sont comparativement meilleur marché.

Marchandisation du sauvetage aérien

La Rega place le bien-être de ses patients et l'intérêt de la population suisse au cœur de ses activités, malgré la pression croissante sur les coûts dans le système de santé. Quand il s'agit de sauver des

vies, compétence, qualité et fiabilité sont primordiales, 24 heures sur 24. À cet égard, la Rega s'oppose à la marchandisation du sauvetage aérien et refuse de revoir ses normes à la baisse, ce qui se ferait au détriment de la qualité et de la sécurité. À l'avenir aussi, elle poursuivra son engagement en faveur d'un sauvetage aérien d'excellence.

Renforcement du dispositif d'intervention

En 2013, pour la première fois de son histoire, la Rega a ouvert deux bases d'intervention hélicoptères au cours d'une même année. Tout juste deux ans après le début des travaux, la nouvelle base tessinoise a été officiellement inaugurée en remplacement de l'ancienne, devenue désuète. Le bâtiment se trouve sur le site de l'aérodrome régional de Locarno, dans la plaine de Magadino. Le 21 novembre 2013, la base d'intervention de Zweisimmen, conçue et érigée en un temps record, a elle aussi pu être mise en service.

Le maintien d'un dispositif d'intervention moderne sur l'ensemble du territoire exigera aussi des investissements dans l'infrastructure existante. Dans cet esprit, la base d'Erstfeld, âgée de 23 ans, sera adaptée en 2014 aux normes éprouvées de la Rega : les locaux actuels seront assainis et agrandis avec une annexe. La Rega investit près de 2,5 millions de CHF dans ces travaux.

Le projet REMICO, une réussite

Le projet REMICO (REga MISSION COntrol), étendu sur plus de quatre ans, a pour objectif le remplacement de l'infrastructure en place par un système de gestion des interventions intégré, le tout appuyé par un réseau radio moderne. Au printemps 2013, les chefs d'opération ont emménagé dans la nouvelle centrale d'intervention du Centre Rega, sur l'aéroport de Zurich.

Le contact permanent entre les chefs d'opération et les hélicoptères de sauvetage conditionne la gestion directe et efficace des interventions et donc la rapidité de l'assistance aérienne. Aussi la Rega gère-t-elle son propre réseau

radio de 42 stations, lequel, dans le cadre du projet REMICO, a été renouvelé et adapté aux exigences les plus modernes (voir page 11).

Le sous-projet d'intégration d'appareils radio et de boîtiers de commande dans les hélicoptères Rega marquera l'achèvement de REMICO en 2014. Une trentaine de collaborateurs de la Rega et autant de partenaires externes auront œuvré à ce vaste projet, dont les coûts généraux se montent à près de 21 millions de CHF.

De meilleures possibilités d'entraînement dans le simulateur d'hélicoptère

Le simulateur de vol AgustaWestland Da Vinci a pu être mis en service en février 2013. Les équipages – pilotes et sauveteurs professionnels – peuvent y accomplir une part importante de leur entraînement, évitant ainsi les émissions sonores et la consommation de kérosène. Il leur est également possible de s'exercer à des situations d'urgence particulières non reproductibles dans de vrais appareils pour des raisons de sécurité. En plus des entraînements habituels en hélicoptère, le simulateur fait aussi partie intégrante de la formation aux vols aux instruments (IFR) que doivent suivre tous les pilotes de Da Vinci. La Rega a investi quelque 10 millions de CHF dans ce simulateur.

Vols aux instruments pour hélicoptères

Les mauvaises conditions météorologiques empêchent la Rega de secourir près de 600 personnes par an. Pour y remédier, elle investit beaucoup de temps, d'énergie et d'argent. En collaboration avec les Forces aériennes suisses et le contrôleur aérien Skyguide, ses responsables travaillent sur de nouvelles procédures d'approche par GPS ainsi que sur la création de trajectoires adaptées aux vols aux instruments entre les hôpitaux. Ces mesures doivent permettre de réduire la dépendance de la Rega aux conditions météorologiques et d'augmenter la sécurité des prestations (voir page 8).

Charte

1 Notre mission

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

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

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

2 Notre philosophie

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

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

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

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

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

3 Nos donatrices et donateurs

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

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

4 Nos partenaires

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

Nous agissons en qualité de partenaire juste et fiable.

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

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

5 Nos collaboratrices et collaborateurs

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

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

Nous souhaitons atteindre cet objectif par :

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

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

6 Nos valeurs

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

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

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

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

Conseil de fondation

Conseil de fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

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

Franz Steinegger, Flüelen, depuis 1990,
vice-président et membre du comité directeur

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

Christian Kern, Prof., Dr med., Genève,
depuis 2009, membre du comité directeur

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

Paul Maximilian Müller, Berne, depuis 1990

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

Roland Müller, Prof., Dr en droit, Staad, depuis 2006

Andreas Berger, Dr med., Immensee, depuis 2007

Bruno Jelk, Zermatt, depuis 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, depuis 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, depuis 2011

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

Josef Meier, Wettingen, depuis 2013

Adrian Amstutz, Sigriswil, depuis 2013

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

Commission médicale

Christian Kern, Prof., Dr med., président

Adrian Frutiger, PD, Dr med.

Andreas Berger, Dr med.

Marco Maggiorini, Prof., Dr med.

Commission des finances

Michael Hobmeier, président

Ulrich Graf

Paul Maximilian Müller

Conseil consultatif des organisations partenaires

Franz Steinegger, vice-président du Conseil de
fondation de la Rega, président

Bruno Jelk, Conseil de fondation de la Rega

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

Patrick Deriaz, représentant de Spéléo-Secours

Lorenzo Hutter, représentant des commandants
de police

Vali Meier, représentant des Remontées
Mécaniques Suisses

Oliver Okle, DDPS, représentant des Forces
aériennes suisses

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

Adrian Stäger, représentant de la Swiss Helicopter
Association

Franz Stämpfli, représentant du Secours Alpin Suisse

Organe de révision

KPMG SA, Zurich

Assis, partant de la gauche : Christian Kern, Franz Steinegger, Ulrich Graf, Patrizia Pesenti, Michael Hobmeier
Debout, partant de la gauche : Adrian Frutiger, Bruno Jelk, Andreas Berger, Paul Maximilian Müller,
Roland Müller, Marco Maggiorini, Adrian Amstutz, Heidi Hanselmann, Markus Mader
Absents : Thomas P. Emmerich, Josef Meier

au 1^{er} janvier 2014



Gouvernance et compliance

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

Elle se doit d'assurer à tous les niveaux une gestion exemplaire de son organisation, dans le respect des principes de bonne gouvernance. Cinq principes fondamentaux sont appliqués au sein des organisations d'utilité publique: séparation des pouvoirs, responsabilité, efficacité, transparence, tout comme sauvegarde des intérêts des membres et des donateurs. Les règles et principes appliqués par la Rega en la matière sont ancrés dans l'acte de fondation, le règlement de la fondation, le règlement intérieur sur l'organisation et la direction ainsi que dans la Charte. Le Conseil de fondation vérifie régulièrement ces principes, dont il entreprend actuellement une refonte globale. Un nouveau concept «Gouvernance et compliance» doit être adopté courant 2014.

Conseil de fondation

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

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

Comité directeur du Conseil de fondation

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

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

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

Direction

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

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

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

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

Commission médicale

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

avec voix consultative et droit de proposition, sont impliqués.

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

Commission des finances

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

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

Conseil consultatif des organisations partenaires

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

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

Présentation des comptes et contrôle interne

La présentation des comptes de la Fondation Garde aérienne suisse de sauvetage Rega et de ses filiales 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 SGS (système de gestion de la sécurité) dans une gestion des risques intégrée.

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

Participations de la Rega

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

de ces participations figure dans les comptes annuels consolidés de la Rega.

En outre, la Rega détient des participations minoritaires opérationnelles et fonctionnelles à hauteur de 17 % maximum dans des compagnies d'hélicoptères, des coopératives d'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 écrit ad hoc.

Indemnisation des membres du Conseil de fondation

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

Surveillance de la fondation

En tant que fondation d'utilité publique, la Rega et ses organes sont placés sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance des fondations à Berne. Cette dernière contrôle chaque année le rapport d'activités de la Rega. Cet organe de révision a pleinement validé le rapport de gestion de la Rega en date du 6 novembre 2013, sans contestation aucune.

La Rega en 2013

Janvier: Avec le Rega Alarm Web (RAW), la Rega lance un nouvel outil de localisation des personnes accidentées. En cas d'urgence, il est possible de recevoir un lien par SMS sur son smartphone. Cliquer sur ce lien permet de transmettre ses coordonnées exactes à la Rega.

8 février: La Rega met en service un simulateur de vol pour ses hélicoptères de montagne Da Vinci. Désormais, les pilotes peuvent accomplir une grande partie de leur formation au vol aux instruments (IFR) dans ce simulateur (voir page 8) et s'entraîner à réagir à divers scénarios d'urgence qu'il était jusqu'ici impossible de reproduire aux commandes d'un hélicoptère.

1^{er} mars: Première dans l'histoire de la Rega, une mission de sauvetage se déroule intégralement dans des conditions de vol IFR. Le patient est transféré sans heurts de Lugano à Aarau à bord d'un hélicoptère Da Vinci.

21 avril: La Rega investit sans cesse dans son infrastructure et son réseau de bases. Après deux ans de chantier, elle inaugure une nouvelle base d'intervention à Gordola, près de Locarno. La journée portes ouvertes attire un public enthousiaste.

29 avril: Après transformations, la centrale d'intervention du Centre Rega à l'aéroport de Zurich est mise en service. Elle s'articule autour d'un système de gestion des interventions ultramoderne et intégré qui permet aux chefs d'opération de coordonner les interventions en grande partie via une interface numérique et de gagner ainsi en efficacité.

31 mai: Tous les hélicoptères de la Rega sont équipés d'AutoPulse, un appareil de réanimation mécanique portable.

Juillet/août: En été, les médecins-conseils de la centrale d'intervention de la Rega s'activent sans relâche. Le nombre d'urgences nécessitant un conseil médical a quasiment doublé au cours de ces deux dernières années.

7 août: En concertation avec la Fondation ZEWO, la Rega décide de renoncer à sa certification. La régulation et la professionnalisation grandissantes dans les domaines de l'aviation et de la médecine la placent dans une autre catégorie que les œuvres d'entraide traditionnelles.

12 octobre: Nouveau record pour l'hélicoptère HB-ZRA de la Rega. Au moment où il se pose sur la place d'atterrissage de l'Hôpital universitaire de Bâle, le pilote inscrit la 6'000^e heure de vol (27'500 atterrissages) dans le journal de bord. L'Eurocopter de type EC 145, basé à Bâle depuis le printemps 2003, est désormais l'hélicoptère le plus sollicité de la flotte.

22 octobre: La station radio de Zernez est la dernière du réseau Rega à être équipée de nouveaux appareils. La modernisation des 42 stations Rega réparties à travers toute la Suisse s'inscrit dans le cadre de REMICO, un important projet destiné notamment à rénover l'infrastructure radio de la Rega (voir page 11).

1^{er} novembre: La Rega fête sa 2,5 millionième donatrice – la famille Kradolfer d'Erlen (TG), qui compte sept membres. Jamais autant de cartes de donateurs n'ont été en circulation, et le soutien de la population suisse aussi fort.

21 novembre: Un an après le premier coup de pioche, la Rega fête l'ouverture de sa nouvelle base d'intervention à l'aérodrome de Zweisimmen. La Rega souligne ainsi l'importance qu'elle accorde aux régions périphériques et au renforcement de la prise en charge médicale de base.

9 décembre: La Rega et Air-Glaciers adoptent une nouvelle base contractuelle pour le sauvetage aérien dans l'Oberland bernois. Désormais, la centrale d'intervention de la Rega coordonne l'ensemble des opérations dans la région.



8 février



21 avril



29 avril



12 octobre



22 octobre



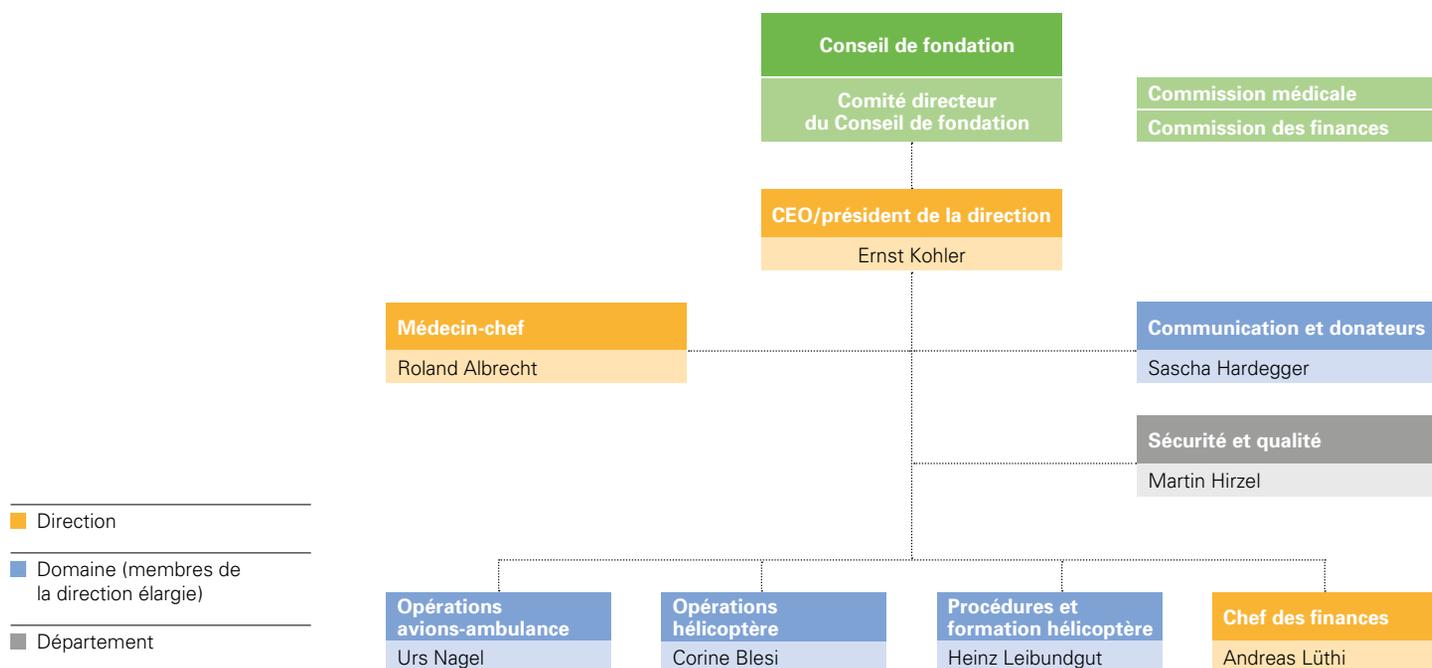
1^{er} novembre



21 novembre

Direction

Organigramme au 1^{er} janvier 2014



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



Dispositions relatives aux donateurs de la Rega

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

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

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

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

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



1. Suisse et Principauté du Liechtenstein

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

2. Dans le monde

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

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

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

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Téléphone 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Téléphone 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel-Flughafen
Téléphone 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1
3123 Belp
Téléphone 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33
1018 Lausanne
Téléphone 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Postfach
7204 Untervaz
Téléphone 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Téléphone 091 820 50 00

Rega 7, St.Gallen

Postfach 320
9015 St.Gallen
Téléphone 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40
6472 Erstfeld
Téléphone 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6
7503 Samedan
Téléphone 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17
3812 Wilderswil
Téléphone 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz
8753 Mollis
Téléphone 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Postfach 210
3770 Zweisimmen
Téléphone 033 729 10 30

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

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

Impressum

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

Rédaction
Sascha Hardegger
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Philip Zumstein

Edition française
CRS, Berne
Cadence Conseils, Lausanne

Photos
Archives photos de la Rega
Thomas Bischofberger
Olivier Born
Jacques-André Dévaud
Yvonne Horisberger
Philipp Keller
Andri Margadant
newspictures.ch
Dominik Orth
Christian Perret
Martin Rindlisbacher
Iris Ritter
Ruag

Production
tutto fatto, Zurich

Graphisme
Schenker visuelle Kommunikation, Zurich

Préresse
Swissprinters, Zurich

Impression
Hürzeler AG, Regensdorf

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

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

© Avril 2014. Tous droits réservés; reproduction
autorisée moyennant mention de la source



Contact

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

Numéros d'alarme

Suisse 1414
Etranger +41 333 333 333

Service des donateurs

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

Médias

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

