

1414

Numero 70, giugno 2008

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso

rega 



Emergenza in Africa
**Ritorno dalle vacanze
nel jet della Rega**



In copertina:

Terra familiare in vista:
Il «Challenger» della Rega in fase
d'atterraggio a Zurigo-Kloten.

4 Primo piano

Emergenza in Africa: ritorno dalle vacanze nel jet della Rega

Brutto infortunio in Tunisia.

Dopo un grave infortunio, una donna svizzera è operata
d'emergenza sul posto. La Rega la riporta in patria.

9 Intervista

Il capo medico Olivier Seiler spiega le emergenze all'estero

«Con i trasporti collettivi mirati si può risparmiare.»

10 Una base alla volta

Elibase Erstfeld:

una testa di ponte nel cuore della Svizzera

Quest'anno la Rega festeggia 25 anni
di presenza nel canton Uri.

13 Partner

La Società Svizzera di Salvataggio ha dato vita alla Rega

Tra la SSS e la Rega c'è un legame storico:
56 anni fa la SSS ha dato origine alla Rega.

14 L'intervento

Allarme lanciato da due bambine

Due bambine di 10 anni scendono a valle e
cercano soccorso per il papà ferito.

16 Poster

Nel mirino la centrale operativa Rega, attiva 24 ore:
il cervellone organizza tutti i trasporti medicalizzati.

18 Rega inside

Da 15 anni, gli elicotteri della Rega volano con due turbine

19 Incontri

21 Mini-SPICK

22 Retrospettiva

«Erano sorpresi di trovarmi ancora in vita»

Dopo una caduta di 100 metri in Patagonia,
un alpinista svizzero di 20 anni torna in patria a bordo del jet della Rega.

24 In breve

25 Servizio sostenitori

27 L'ospite: Arnaldo Alberti

28 C'era una volta

Dalla bici volante all'elicottero di salvataggio

Incredibile: il volo verticale ha più di 100 anni.

32 Prevenzione

Fare il bagno in sicurezza

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 25.

Consiglio di fondazione della Rega:

Albert Keller*, presidente, Utikon Waldegg;
 Franz Steinegger*, vice presidente, Flüelen;
 Dr. iur. Markus Reinhardt*, Coira;
 Paul Maximilian Müller*, Berna;
 Prof. Dr. med. Daniel Scheidegger*, Arlesheim;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger, Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Ulrich Graf, Pfäffikon SZ;
 PD Dr. iur. Roland Müller, Staad;
 Dr. med. Andrea Berger, Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Daniel Biedermann, Berna (rappresentante della Croce Rossa Svizzera)
 (* = membri del comitato)

Direzione:

Ernst Kohler, presidente,
 Dr. med. Carlo Höfliger, capo sez. medicina;
 Andreas Lüthi, capo sez. finanze

Impressum n° 70 / giugno 2008
Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega)

Appare due volte l'anno, tiratura 1,480 milioni

Redazione: Thomas Kenner (dir.), Gery Baumann, Maria Betschart, Walter Stünzi

Versione italiana:

Gabriella Broggi, Lugano

Versione francese:

CRS Berna, servizio traduzioni

Foto: P. Lewis (copertina);

Ch. Perret (p. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 18, 25, 32);

Foto Fabry (p. 2, 15);

C. Schmidheiny (p. 2, 23);

R. Walker (p. 10);

R. Bösch (p. 11);

Tourist Info Uri (p. 11);

L. Gähwiler (p. 14);

T. Kenner (p. 19);

G. Baumann (p. 22);

Ti-press / C. Reguzzi (p. 27);

F. Engesser (p. 31)

Produzione:

tutto fatto, Zurigo

Impaginazione:

Alex Demarmels, Thalwil

Editore:

Rega comunicazioni,
 casella postale 1414,
 8058 Zurigo aeroporto
 www.info.rega.ch
 Conto postale 80-637-5

Litho: Sota AG, Zurigo

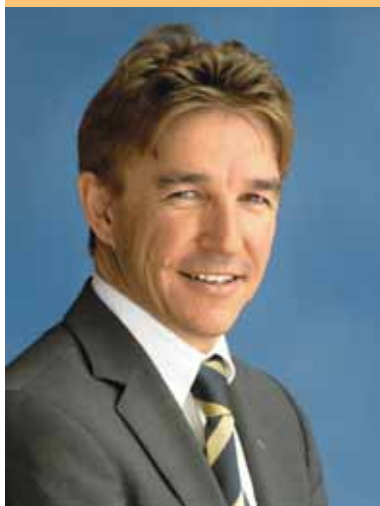
Tipografia: Weber Benteli, Bienna

Accettazione inserzioni:

Kretz SA, Verlag und Annoncen,
 8706 Feldmeilen

Riproduzioni:

con citazione della fonte



Ernst Kohler

Cara sostenitrice, caro sostenitore

Un grave incidente o una malattia acuta all'estero: colpi del destino che per le vittime e i congiunti possono trasformarsi in crisi esistenziali. Può pertanto stupire che la popolazione svizzera conosca poco le aeroambulanze. Ogni bambino in Svizzera è capace di riconoscere gli elicotteri rossocrociati della Rega, mentre l'attività nel mondo delle aeroambulanze è poco nota, persino ai media.

E sì che c'è più che un motivo d'essere fieri del settore rimpatri. Mai prima d'ora, nell'attività di oltre mezzo secolo della Rega nel mondo, la flotta delle aeroambulanze Canadair CL 604 ha volato tanto. Nell'anno passato sono state in missione per un totale di 4235 ore di volo e hanno riportato in patria per 851 volte persone malate o infortunate.

Da anni la tendenza è al rialzo: il numero delle missioni in luoghi distanti aumenta, e con esso la durata dei singoli voli. La nostra prestazione si distingue per gli equipaggi specializzati e l'infrastruttura riservata esclusivamente ai voli medicalizzati. L'esperienza pluriennale della Rega è garante dell'elevata qualità.

Il tutto va a favore delle/dei pazienti che possono contare sull'assistenza medica ottimale. Tutto ciò, lo dobbiamo alla solidarietà della grande famiglia dei sostenitori, unica al mondo. Siete voi, care sostenitrici, cari sostenitori, con i vostri contributi a permettere alla Rega di volare. Di questo vi ringrazio di cuore e vi auguro buona lettura.

Ernst Kohler, presidente di direzione



Ritorno in patria dall'Africa settentrionale con l'aeroambulanza Rega

Una scivolata sul bordo della piscina pone fine alle vacanze da sogno in Tunisia

Ogni anno, Arlette Fässler in compagnia della migliore amica si gode una bella vacanza al mare. 11 settembre 2007: un grave incidente provoca la brusca fine delle ferie. Dopo l'intervento d'emergenza, la Rega riporta in patria la sua sostenitrice.

Arlette Fässler nella sua vita è stata confrontata con diverse traversie eppure, si è sempre fatta coraggio ed è andata avanti. Quindici anni fa, la 77^{enne} ha perso il marito da poco pensionato ed è rimasta sola. Per sfuggire al tran tran quotidiano, ogni anno con la migliore amica passa due settimane al Mediterraneo, preferendo la fine estate, quando le temperature sono più sopportabili.

Settembre 2007: una volta di più la destinazione da sogno è Hammamet in Tunisia. Insieme con l'amica, Annette Fässler si gode le giornate al mare e rimane incantata dalla proverbiale accoglienza cordiale della popolazione tunisina.

I giorni passano in fretta, come sempre quando si è in vacanze.

Fine delle ferie a bordo della piscina

Tre giorni prima del ritorno in Svizzera, ecco la disgrazia: dopo la nuotata rinfrescante, la sportiva donna vodese scivola sul bordo della piscina. Con il volto contratto dal dolore giace per terra. Agli ospiti d'albergo accorsi in suo soccorso si presenta un brutto quadro. La gamba della paziente è contorta e forma un angolo innaturale. Cadendo, Arlette Fässler si è procurata una frattura aperta del femore destro.

(a sinistra)
Scalo a Djerba per prendere a bordo
un altro paziente.

(a destra)
L'aria calda e umida dall'esterno provoca
una condensa in cabina. Ai piedi di Vera Stucki e
Pirk Diel si è formato un «mare di nebbia».

I soccorritori arrivano in fretta e la ricoverano
d'urgenza nell'ospedale di Hammamet.

Intervento chirurgico ad Hammamet

Con una frattura aperta, il rischio di una
pericolosa infezione aumenta di ora in ora. Per
questo motivo, il ritorno immediato in patria è
sconsigliato. Il trasporto farebbe perdere tempo
prezioso.

I medici curanti sul posto si rendono conto
che occorre operare subito. E così, lo stesso gior-
no Arlette Fässler entra in sala operatoria.

Due giorni dopo l'intervento chirurgico ese-
guito senza problemi, alla centrale operativa della
Rega a Zurigo giunge notizia dell'incidente.
Dopo un accurato scambio d'informazioni con i
medici in Tunisia si stabilisce il ritorno della pa-
ziente in patria, dove proseguire le terapie post-
operatorie. Un trasporto teoricamente possibile
anche a bordo d'un aereo di linea, su una barella
(stretcher).

Poiché è pendente una richiesta di rimpatrio
d'un paziente da Djerba (Tunisia meridionale), la
capo interventi di comune accordo con il medico
della Rega decide di abbinare i due trasporti. Così
si suddivide il costo e i due pazienti approfittano
del «upgrading», ragionevole anche dal punto
di vista economico. Malgrado la deviazione via
Djerba, Arlette Fässler ha un ottimo ricordo del
volo in aeroambulanza. A casa l'attende una
degenza di più settimane, seguita da una fase
prolungata di convalescenza.

Thomas Kenner



«Out of Africa»

Cronaca d'un rimpatrio



13:45



13:59

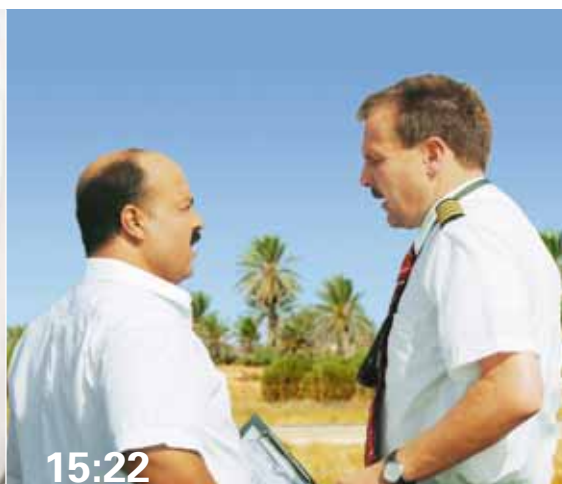


14:33

Mentre nell'ospedale di Hammamet, preparano la paziente al trasporto in autoambulanza all'aeroporto di Tunisi, il jet della Rega punta in direzione dell'Africa. La dottoressa Vera Stucki della Rega e l'infermiere specializzato Dirk Piel fanno gli ultimi preparativi a bordo. La rampa di carico è il ponte simbolico verso la patria e il Challenger un pezzo di Svizzera volante.



14:56

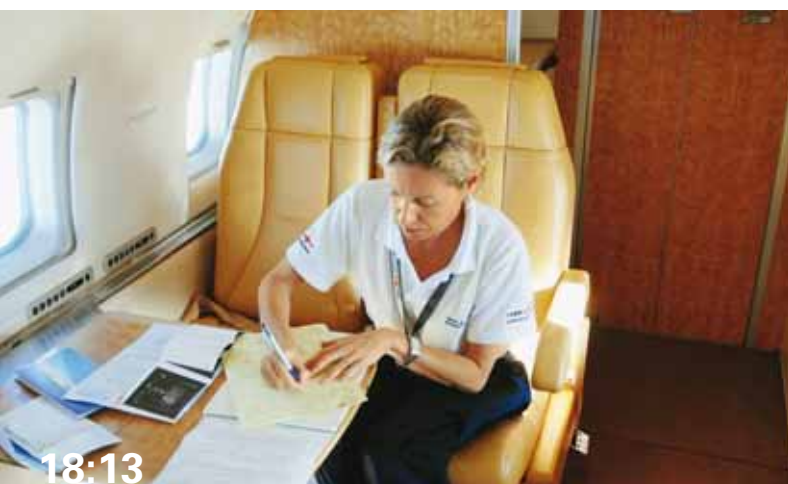


15:22



15:41

Dopo il decollo dalla capitale tunisina Tunisi, il jet atterra poco tempo dopo all'aeroporto della destinazione turistica di Djerba. Al disbrigo delle formalità con le autorità locali segue l'imbarco del secondo paziente.



18:13



19:25

Accanto alla sorveglianza dei pazienti, il personale deve anche stendere dei rapporti. Durante il volo per l'Europa, la dottoressa Stucki annota i dati principali dei pazienti. Dopo un volo tranquillo sul Mediterraneo, il primo paziente è a destinazione e lascia l'aereo.

La Rega dispone di tre aeroambulanze Canadair CL 604 «Challenger». L'anno scorso, questa flotta ha volato in tutto 4235 ore, il numero di ore di volo più alto di sempre. Il 14 settembre 2007 il jet della Rega immatricolato HB-JRB ha eseguito un trasporto collettivo dall'Africa.



14:34



14:45

La squadra medica provvede all'imbarco della paziente e, a bordo dell'aeroambulanza Rega, la sistema sul lettino. Nel frattempo nel cockpit sono al lavoro anche i piloti. Nonostante l'elaborazione elettronica dei dati, prima del decollo rimane da sbrigare il lavoro cartaceo.



16:13



16:24

Ora, il personale medico deve prendersi cura di due pazienti. Nell'interno del «Challenger» si misurano gradevoli 20 gradi centigradi, ma fuori sulla pista c'è un caldo torrido. L'aria penetrata dallo sportello aperto è calda e umida, fa condensa e forma un mare di nebbia bassa.



20:29



21:01

Mentre il jet della Rega punta su Ginevra calano le tenebre. Giunti all'aeroporto di Ginevra Cointrin, è la volta dello sbarco della paziente proveniente da Tunisi. Sarà ricoverata all'ospedale di Morges mediante autoambulanza.

Rimpatriare con l'aeroambulanza o con l'aereo di linea?

Trasporti collettivi: ragionevoli ed economici

Incidenti gravi o malattie acute all'estero incutano un gran timore: lontani dalla patria, risolvere i problemi dell'assistenza medica sul posto e il successivo rimpatrio per chi è colpito diventa fondamentale e crea angoscia. Il medico capo Dr. med. Olivier Seiler c'introduce nel vasto campo delle missioni all'estero.



Olivier Seiler: «La guarigione spesso inizia con un accurato rimpatrio.»

Un grave incidente lontano da casa è tipicamente un caso per la Rega. Come procedono i medici della Rega per dare la migliore assistenza ai pazienti?

Il nostro compito primario è di consigliare, assistere e tranquillizzare il paziente al telefono. Così si crea la base per una soluzione medico-sociale che tenga conto delle condizioni del paziente. Il procedimento è sistematico: il medico della Rega è in contatto con quello curante sul posto e decide se il soccorso primario all'estero è garantito, oppure se urge un ritorno in patria. A volte, le prime cure all'estero sono d'obbligo per prevenire danni permanenti.

Spesso il fattore tempo costringe effettivamente ad interventi chirurgici all'estero, di solito d'emergenza, come descritto nel caso della frattura complicata in Tunisia...

Esatto. Proprio nel caso descritto, l'operazione non poteva essere rinviata. Ciò malgrado, sovente segue un processo di guarigione complesso, da

seguire di preferenza in patria. Dopo simili interventi una preparazione accurata del rimpatrio è essenziale per la guarigione completa.

Generalmente, i pazienti con simili diagnosi possono tornare in Svizzera a bordo di aerei di linea. Che cosa, invece, ha fatto decidere per il volo di ritorno con l'aeroambulanza Rega?

Nel caso in esame abbiamo preferito un cosiddetto trasporto collettivo nel jet Rega. Sono trasporti che radunano più pazienti nella medesima regione, perché sono più economici ma ugualmente efficienti. Un volo con l'aeroambulanza propria ha vantaggi enormi: ad esempio l'aver il controllo diretto dell'operazione, senza dover dipendere da piani di volo altrui o di posti liberi sugli aerei di linea. Lo svolgimento operativo è sotto controllo diretto, cosa che non è garantita nella stessa misura in caso di un trasporto con aereo charter o di linea.

Come si distinguono le due varianti nel paragone dei costi?

Viste le tariffe in uso in Europa, i voli collettivi sono un'alternativa ragionevole anche dal punto di vista del costo e dunque aiutano a risparmiare.

E l'assistenza medica?

Nell'aeroambulanza Rega ci sono sempre un medico e una persona paramedica, indipendentemente dalla gravità delle condizioni del paziente. Per il trasporto a bordo d'un aereo di linea si compone un team medico commisurato alle esigenze del caso. Questo consiste in una o due persone, un medico e/o un/a paramedico.

Intervista: Thomas Kenner

Consulenza medica 7/24

Il management dell'emergenza medica si afferma sempre più: 7 giorni e 24 ore, i medici della Rega offrono la loro assistenza ai pazienti all'estero. Essi prendono contatto con i medici curanti sul posto, si spiegano con i congiunti, organizzano il trasferimento in un altro ospedale all'estero. Si riesce così a stabilire se il rimpatrio è urgente o se può essere rinviato o ancora, se è possibile continuare il viaggio. In ogni caso, la Rega segue i casi, e la consulenza a distanza può protrarsi anche per diversi giorni. Nel 2007 i pazienti assistiti in questo modo all'estero sono stati 2827, di cui sono stati riportati in Svizzera 993, ossia il 2,5% in più dell'anno precedente. I voli medicalizzati sono stati eseguiti in 848 casi con i «Challenger 604» della Rega, spesso con voli collettivi. 145 trasporti di pazienti sono avvenuti a bordo di aerei di linea, accompagnati da un medico Rega e/o un paramedico. Il numero delle consulenze puramente telefoniche nel 2007 è salito a 1834 (2006: 1704), il che corrisponde ad un incremento del 7,6%.



Da 25 anni la Rega è presente a Uri con l'elibase Erstfeld

Una testa di ponte nel cuore della Svizzera



Non è raro che l'elibase Erstfeld sia confrontata con missioni dopo catastrofi naturali. Ad esempio nell'agosto 2005, quando il manovratore di un'escavatrice è stato tratto in salvo all'ultimo minuto dalle acque infuriate del fiume Reuss.

Quest'anno la Rega festeggia 25 anni di presenza nel canton Uri. L'elibase Rega a Erstfeld si trova in una posizione centrale e quindi riceve spesso chiamate d'intervento anche dalle regioni circostanti.

Già nel novembre 1975, quando era ancora la Heliswiss a volare dall'elibase Erstfeld per conto della Rega, lui, Hans Stocker noto come Housi, era della partita. E ancora oggi si adopera instancabilmente come soccorritore professionale meccanico per la Rega. Non dimenticherà mai il suo primo salvataggio. Era il 1972 a Bivio, dove Housi stava sciando, quando venne chiamato d'emergenza per una missione. Il pilota della Heliswiss, di ritorno da un trasporto di materiale, era solo a bordo e aveva urgente bisogno d'un assistente per portare a termine un salvataggio nella regione sciistica. Housi saltò a bordo e aiutò a compiere l'operazione d'argano necessaria per recuperare uno sciatore gravemente ferito. Ebbe inizio così la sua carriera di assistente di

volo, meccanico d'elicottero e, più tardi, soccorritore professionale.

Il fedele servizio di «Liseli»

Già nel 1966, la Heliswiss nella Svizzera centrale fece i primi voli di salvataggio con un elicottero del tipo Bell 47, in genere in favore di escursionisti feriti. Dal 1974 l'elicottero rimase stazionato ad Erstfeld. Visto la rapida crescita del numero delle missioni negli anni successivi, nel 1978 la Rega dotò Erstfeld con un elicottero proprio, un Alouette III, immatricolato HB-XFM. Lo battezzarono affettuosamente «Liseli» e lo gestiva la Heliswiss. «Liseli» ha fedelmente prestato servizio per 17 anni, fino al 1995!



**Bernhard Russi,
sostenitore nella Svizzera primitiva**

«Salve Rega!»

«Salve, sono Bernhard Russi, sono sulla strada del passo dell'Oberalp, sopra Moss, dopo il passaggio a livello. Venite subito per favore, un motociclista si trova infilato nel letamaio. Ha fatto una terribile caduta e non

da segni di vita!» 20 minuti più tardi, la Rega era sul posto! Era un'estate tutta particolare per me. Dovunque andassi, mi trovavo per primo sul posto di simili incidenti, costretto a reagire. Una settimana prima, ad Albertville in Francia, un motociclista mi aveva sorpassato ad una velocità eccessiva. Rientrando nella corsia colpi di striscio uno spartitraffico, si sollevava in aria e ribaltandosi varie volte finì sul ciglio della strada, 100 m più avanti. La polizia giunse sul posto dopo lunghi 35 minuti e mobilità un'autoambulanza. Il poveretto decedeva durante il trasporto. Tre settimane dopo l'incidente sulla strada del passo, mi trovai sulla Furka e vidi uscire di strada una moto senza il padrone; fortunatamente era stato trattenuto dal guidovia, procurandosi la frattura del femore.

«Salve, sono Bernhard Russi, mi trovo sul passo della Furka, per favore...»

Il motociclista era sotto choc, ma mi riconobbe e mi disse che avrebbe preferito un'autoambulanza...» sa, non sono sostenitore della Rega». «Ci penseremo dopo!», risposi. Ero preoccupato per lui, non sapevo come aiutarlo e sapevo che sarebbe stata una corsa contro il tempo.

Mi rendo conto che non era il canale d'informazione corretto, e che non si può chiamare la Rega sempre e dovunque. Eppure, ambedue le volte ero sollevato a sentire dalla centrale operativa che il soccorso stava per arrivare.

Sì, il numero della Rega è memorizzato nel mio cellulare. Fortunatamente, finora sempre per poter aiutare terzi. La tentazione è forte di pianificare le avventure con in mente il numero 1414, certi che la rete della Rega copre tutto il territorio svizzero. E così rassicurati, si affronta qualche rischio in più.

Questo fatto mi sprona a preparare e pianificare ancora meglio le scalate estive o le escursioni con gli sci. La vera avventura è riuscire a farcela con le proprie forze e tornare sani e salvi!

Ciao da Bernhard Russi

Allora, l'equipaggio comprendeva un pilota, un assistente di volo e una guida alpina. Il medico venne preso a bordo all'occorrenza, prelevandolo dall'ospedale di Altdorf. Nel 1980 la Rega assunse un medico proprio, tre anni più tardi anche il pilota e l'assistente furono posti sotto contratto dalla Rega. Con questo, il 1° marzo 1983 nacque l'elibase Rega di Uri. Nel giugno 1991, gli urani presero possesso dell'edificio caratteristico vicino all'uscita autostradale di Erstfeld. Dal maggio 1995, l'equipaggio esegue le missioni con l'elicottero Rega, Agusta A 109 K2.

Una base alpina a 460 metri s. m.

Sebbene si trovi a soli 460 m s. m., «Rega 8» è una classica elibase alpina. Lo riflette difatti la casistica degli interventi: d'estate prevalgono gli infortuni in montagna, d'inverno i soccorritori si devono occupare soprattutto di sciatori infortunati. Accanto agli incidenti stradali e sul lavoro contano parecchio anche i voli di trasferimento di ospedale in ospedale. Data la posizione centrale nel cuore della Svizzera, l'equipaggio è spesso sollecitato anche dalle basi circostanti.

Thomas Kenner



Gita consigliata dall'elibase Rega Erstfeld

Affascinanti scoperte sulla Strada alta della Schächental

L'equipaggio dell'elibase Rega Erstfeld non ha dubbi: la Strada alta della Schächental vale sempre una gita, in bici o a piedi.

Senza dubbio, la regione del Klausen è fra i paesaggi montani più belli della Svizzera. La Strada alta della Schächental, dal passo del Klausen a Ratzi, Biel, Ruogig fino ai monti di Egg, porta attraverso un paesaggio fantastico, ai piedi di montagne maestose, immerse in vaste distese di piante e fiori rari.

La corriera postale porta gli escursionisti da Flüelen via Altdorf e Bürglen fino alla comoda fermata «Balm», ai piedi del passo. Qui ha inizio la Strada alta in terra battuta fino all'alpe Heidmannegg e in direzione dei monti di Egg. Un panorama unico sulle cime, dal Clariden fino all'Urirotstock, accompagna escursionisti e ciclisti. Lungo le pareti di calcare della Windgälle di Schächental, il sentiero segue il lato soleggiato e porta fuori dalla valle passando da ob den Hegen, Aebnet, Aelpli fino a Ratzi e di lì sull'alpe Gilser, Weissboden e Biel. Dal Biel, la camminata continua fino a Ruogig/Selez, lungo il Fleschsee fino ai monti di Egg, dove si apre un panorama imponente sull'Untersee.

Avvertenza: si tratta di una camminata di sette ore per cui si suggerisce di suddividerla su due giorni. I rifugi di montagna a Ratzi o sul Biel offrono pernottamenti a prezzi vantaggiosi.

tk

Altre informazioni: www.i-uri.ch

La Guardia aerea svizzera di soccorso nacque nel 1952 da un ramo della SSS

L'origine della Rega: la SSS

In Svizzera, molti appassionati del nuoto conoscono la Società Svizzera di Salvataggio (SSS) dall'infanzia, conquistando il brevetto di nuotatrici e nuotatori. Non per nulla la Rega e la SSS sono legati fra loro da un rapporto storico: 56 anni fa la Rega nacque su iniziativa della SSS.

Roba da non credere: fra i due conflitti mondiali, la Svizzera intendeva introdurre un divieto generale di bagnarsi. Motivo: nel 1933, gran parte della popolazione non sapeva nuotare, e il numero degli annegati era alto, attorno a 200. La fondazione il 9 aprile 1933 giunse dunque a puntino. Sin dall'inizio s'impegnava d'insegnare il nuoto e di formare salvatrici e salvatori.

75^{mo} anniversario di un successo grandioso

La storia della SSS è costellata di successi. Fino ad oggi circa 430 000 nuotatrici e nuotatori hanno ottenuto il brevetto 1 di soccorritori. Con 27 500 soci e 10 000 soci sostenitori, la SSS è una società di tutto rispetto. Come la Rega, è fra i principali membri corporativi della Croce Rossa Svizzera. Donazioni e innumerevoli ore di lavoro non remunerate sono la solida base dell'operato della SSS.

La Società Svizzera di Salvataggio ha diritto d'essere fiera della sua storia di successo. Da un germoglio fragile è spuntata un'istituzione indispensabile alle strutture atte alla prevenzione in Svizzera. Per l'occasione del 75^{mo} di fondazione, la SSS è lieta di presentare ai suoi soci un logo speciale di giubileo, un sito Internet rinnovato e un'agenda carica d'eventi. E c'è di più: la Società Svizzera di Salvataggio (SSS) ha preparato con cura i suoi festeggiamenti, ai quali invita tutta la popolazione. La Rega si congratula con chi le ha dato vita, 56 anni fa.

La SSS realizza un'utopia

La Rega è nata praticamente fra le braccia della SSS. La scintilla scattò nel 1952: una piccola cerchia di pionieri della SSS si era occupata dell'allora ancora utopica idea del salvataggio aereo. Il 27 aprile 1952, i delegati della SSS s'incontrarono nel «Bären» a Tavannes sul lago di Biemme per l'ordinaria assemblea annuale. Il medico Dr. Rudolf Bucher che alla SSS aveva dato la sua impronta per oltre 20 anni lanciò l'idea di distaccare una parte della società esistente, che si sarebbe specializzata nel salvataggio aereo. L'assemblea di Tavannes accolse la proposta e diede il via alla fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso (GASS), dando alla Svizzera uno dei primi enti di salvataggio e soccorso aereo organizzato.

Thomas Kenner



Il club dei brevettati

In previsione del giubileo dei 75 anni nel 2008, la Società Svizzera di Salvataggio (SSS) ha rintracciato tutti quelli che nel corso dei tempi hanno conseguito un brevetto, ad esempio quello giovanile, o il brevetto 1 RCP + pronto soccorso. In questo modo negli ultimi 75 anni si sono iscritti attorno alle 430 000 persone. È grazie a loro che la Svizzera con tutti i suoi fiumi e laghi anno dopo anno è diventata più sicura: ogni salvatore con brevetto dà il suo contributo. Nell'anno del giubileo, la SSS non si limita a celebrare se stessa. Ogni singolo brevettato merita riconoscenza e ha diritto d'esserne fiero. Grazie a loro è stato possibile realizzare la visione dei fondatori della società: una Svizzera dove (quasi) tutti e dovunque sanno come trarre in salvo qualcuno che rischia d'annegare. Per ringraziare tutti loro, la SSS sotto il nome «Club dei brevettati» ha lanciato una libera associazione degli «ex». L'adesione è gratuita e priva di qualsiasi impegno. Lo scopo del club è di offrire un posto dove riunirsi e rinnovare le vecchie conoscenze. Un club dove scambiare aneddoti interessanti e curiosi o divertenti della quotidianità della Società Svizzera di Salvataggio, o dove far pubblicare foto ricordo personali. Nell'anno del giubileo 2008, i brevettati del club saranno invitati agli eventi locali e regionali, dove ringraziarli personalmente. La rete dei brevettati è un'opportunità per mostrare al pubblico quante persone negli ultimi 75 anni hanno contribuito a rendere più sicure le acque svizzere.



www.slrq.ch
www.club-der-brevetierten.ch

Un allarme non comune

Soccorso mobilitato da due bambine

Pareti di roccia e prati alpini, torrenti impetuosi e rifugi semplici in mezzo alla natura incontaminata: un mondo che affascina anche i bambini. Intraprendere una gita di più giorni in montagna con i figli è un'esperienza grandiosa. Pur adottando tutte le precauzioni, andare in montagna con bambini, vuol dire assumersi una grossa responsabilità. Ma chi ci pensa che i ruoli possono anche invertirsi e che improvvisamente possa toccare ai bambini di organizzare il soccorso per il genitore?

Un venerdì dell'estate 2007, Thomas D. con sua figlia Lili e l'amichetta Diane sta scendendo dal rifugio Terrihütte (2170 m s. m.) verso la Val Sumvitg. Da diversi giorni stanno perlustrando l'alto Grigione e ogni sera pernottano in un altro rifugio. Il cineasta 40^{enne} di Berlino e le due bambine di 10 anni lanciano ancora uno sguardo in alto, stupiti e orgogliosi del tragitto percorso durante le loro ferie in Svizzera.

Il cellulare rimane muto

Verso le undici, a quota 1500 m, Thomas D. scivola sul sentiero viscido e cade, rompendosi il piede. Il primo pensiero: «Accendere il cellulare e chiamare i soccorsi!», ma non c'è copertura. «E allora devo scendere con i propri mezzi», pensa. Si disfa del pesante zaino, lasciandolo sul sentiero con un biglietto che spiega l'accaduto. Pur usando due rami come stampelle presto si rende conto che non ce la farà mai con quel dolore lancinante nel piede sinistro. L'unico modo di trovare soccorso è di mandare avanti le due bambine a cercare aiuto da sole.

Due coraggiose messaggere

Le due bambine si guardano intorno per memorizzare bene il posto dove hanno lasciato il papà di Lili: alla confluenza di due ruscelli, poco sopra un ponticello, là dove il sentiero esce dal bosco. Poi si avviano. Dopo buoni 3 chilometri, il sentiero porta su una strada carrabile. Attendono e fermano la prima macchina di passaggio, spiegando cosa è successo lassù. La conducente tenta di allarmare la Rega con il cellulare, ma anche lei non riesce a prendere la linea. Allora fa salire a bordo le bambine e si dirige verso l'uscita della valle. Dopo altri tre chilometri raggiungono la prima abitazione, un piccolo ristorante nel piccolo villaggio Val. Sono passate ormai quasi quattro ore dall'incidente. Le bambine descrivono minuziosamente il luogo all'ostessa, pratica del luogo. La donna anziana non fatica a individuare il posto e chiama la Rega.

Il pilota recupera lo zaino...

Alle ore 15.41 la centrale operativa riceve l'allarme. Romy Scherler, la capo interventi di turno, si fa descrivere il luogo e l'accaduto dalla donna indigena. Sulla cartina geografica cerca le pro-

babili coordinate e le comunica all'elibase Rega Untervaz. Poco dopo le 16, l'elicottero rossocrociato raggiunge il luogo in fondo alla Val Sumvitg. Thomas D. sente il caratteristico rumore delle pale: musica per le sue orecchie. Dal soccorritore professionale riceve la conferma che l'allarme è giunto tramite due bambine che sono in buone mani. Mentre la dottoressa di bordo si prende cura del piede

Il pilota ha recuperato il voluminoso zaino mentre la dottoressa si è occupata del ferito.





Riuniti all'ospedale in Germania:
Thomas D. con la figlia Lili e la sua amichetta Diane.



rotto, il terzo membro dell'equipaggio risolve un altro problema che tormentava il paziente: lo zaino rimasto lassù in mezzo al sentiero. Il pilota sportivamente risale il sentiero e poco prima dell'imbarco del paziente torna con il voluminoso sacco in spalla.

...le bambine pernottano dal poliziotto

Verso le 17, l'elicottero della Rega atterra presso l'ospedale di Ilanz. La frattura di Thomas D. è complicata e richiede un intervento chirurgico. Ma a causa del gonfiore l'operazione va posticipata. Il giorno dopo, un'autoambulanza porterà il paziente in una clinica tedesca, dove a tempo debito sarà operato. E le bambine? Un agente della polizia cantonale le aveva prelevate al ristorante a Val per accompagnarle all'ospedale di Ilanz, dove poterono visitare il ferito. E poiché il paziente non può prendersi cura dei suoi due «angeli», l'agente gentilmente porta le ragazzine a casa sua dove pernotteranno e racconteranno ai figli del poliziotto gli eventi avventurosi delle ultime ore. Il giorno dopo giunge il nonno dalla Germania e le riporta a casa... con ricordi d'una vacanza in Svizzera che non dimenticheranno facilmente.

Gery Baumann

La centrale operativa della Rega

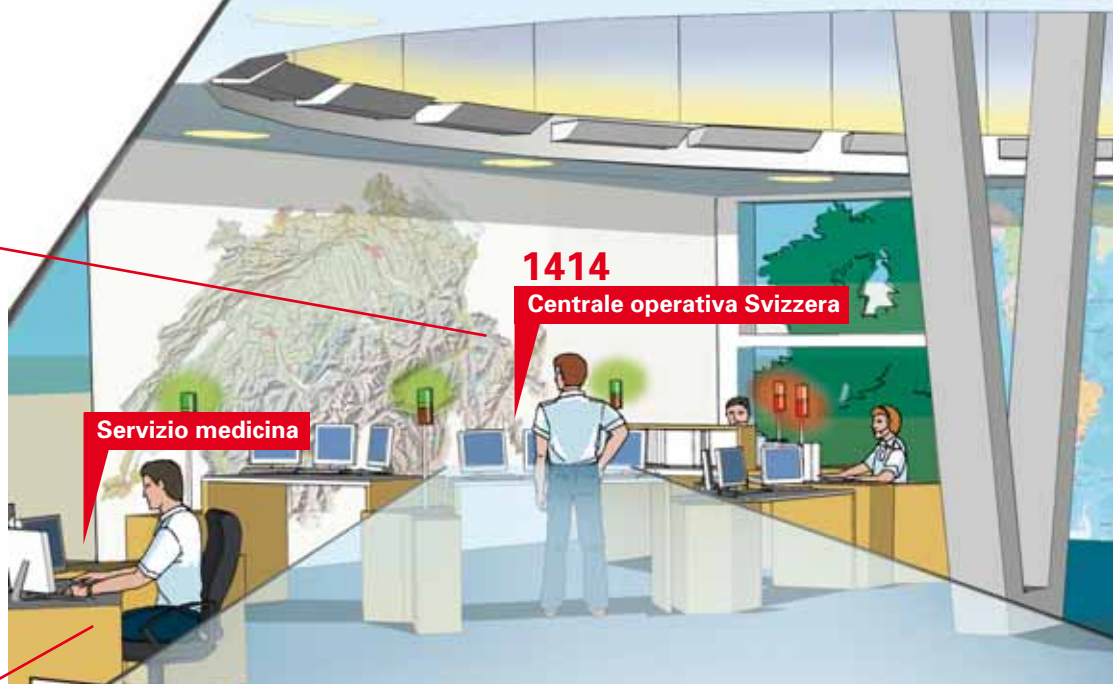
Il cervellone del salvataggio aereo

Al terzo piano del Rega-Center all'aeroporto di Kloten si trova la centrale operativa della Rega, una specie di «Centro di Houston» del salvataggio aereo. Qui si organizza 24 ore al giorno il soccorso via aerea per pazienti in Svizzera e all'estero.



Capo interventi Svizzera

organizza salvataggi e trasporti di pazienti in Svizzera. Mobilita puntualmente gli elicotteri Rega e i partner.



Servizio medicina

1414

Centrale operativa Svizzera



Servizio medico Rega

è in contatto costante con cliniche all'estero. Una volta chiarite le circostanze, decide se, quando e in che modo avverrà il ritorno del paziente.



Banca dati delle operazioni (su PC)

mostra su tutte le postazioni di lavoro lo stato delle elibasi:

- libera (pronta all'intervento)
- mobilità
- volo verso il luogo d'intervento
- sul posto del luogo d'intervento
- volo verso l'ospedale di destinazione
- all'ospedale di destinazione
- ritorno all'elibase



Sistema di comunicazione

Mostra il tipo delle chiamate in entrata:

- ricetrasmittente: canale R, canale E, canale K
- numero telefonico 1414

Comprende una banca dati per

- autoambulanze
- polizia
- ospedali
- servizi di salvataggio su pista



Sistema d'informa geografica

Mostra su video le nec informazioni geografich

- cartina geografica fino
- ricerca di nomi di luog
- ospedali svizzeri
- rifugi alpini CAS
- cartine panoramiche c
- vie aeree degli elicotte



Elicotteri Rega: da oltre 15 anni volano con due turbine

Negli ambienti del ramo, il preavviso dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) secondo il quale, dal 2011 gli elicotteri di salvataggio dovranno essere dotati di due turbine, ha sollevato un polverone. «Salvataggio aereo in montagna in pericolo»; «Conseguenze per le persone in situazioni d'emergenza», sono le grida d'allarme lanciate da alcuni giornali.

La Rega accoglie la «novità» con tranquillità. Già vent'anni fa, il crescente numero di voli notturni e i sorvoli di zone urbane per raggiungere gli ospedali hanno spinto i responsabili a dare la precedenza alla sicurezza e a puntare sugli elicotteri biturbina. Da oltre 15 anni, gli elicotteri della Rega che eseguono i voli di soccorso quotidiani hanno due turbine, anche quelli che operano sulle basi alpine. I casi che a causa di condizioni estreme hanno richiesto elicotteri da trasporto leggeri, monoturbina, si contano su una sola mano.

Rega: solo voli di salvataggio

Il problema sta nell'operazione cosiddetta mista. Per le compagnie d'elicottero che usano le macchine da trasporto anche per i voli di soccorso, l'elicottero biturbina è poco redditizio. I trasporti di materiale richiedono elicotteri leggeri, con una sola turbina.

Da sempre, la Rega si è limitata esclusivamente ai voli di salvataggio. Gli elicotteri servono soltanto per voli di soccorso e trasporti medicalizzati. Per questo motivo non saranno mai redditizi. Le priorità sono altre: l'attrezzatura speciale per l'assistenza sanitaria, la disponibilità permanente e, naturalmente, la sicurezza di volo. La Rega, come le organizzazioni simili nei paesi confinanti, punta sulle macchine biturbina anche in montagna ed è quindi in regola con le norme elvetiche ed europee.

Walter Stünzi

Dove incontrare la Rega?

LIGA, Dietikon
28.5.-1.6.2008

WEGA, Weinfelden
25.9.-29.9.2008

**Museo Svizzero dei Trasporti,
Lucerna**
12./13.7.2008

Olma, San Gallo
9.10.-19.10.2008

Wufa, Wil
4.9.-7.9.2008

Geoprotecta, San Gallo
13.11.-15.11.2008

Sul nostro sito trovate sempre l'elenco aggiornato di fiere ed esposizioni alle quali si presenta la Rega:

www.expo.rega.ch 

Trasloco alla Rega

Inizio maggio 2008, l'elibase di Gsteigwiler si è trasferita a Wilderswil, sul terreno del vecchio aerodromo militare di Interlaken. Il motivo per il trasloco della base Rega nell'Oberland bernese: le ristrettezze del posto e l'impossibilità di applicare le nuove norme ICAO (International Civil Aviation Organisation). Il trasloco non impedirà la collaborazione stretta con BOHAG (Berner Oberländer Helikopter AG). A Wilderswil la Rega sarà in affitto dalla RUAG che è riuscita a portare a termine le necessarie ristrutturazioni in tempo record.

La Rega all'Euro 08

Da mesi è sulla bocca di tutti: il Campionato europeo di calcio Euro 08. La megamanifestazione comporterà visitatori da tutt'Europa, feste ovunque, stadi pieni e un gran movimento in tutte le zone dei fan. Un momento di gloria e una chance per la Svizzera. Durante gli incontri tuttavia aumenta il pericolo di ferimenti e malori. Durante quei giorni, la Rega terrà a disposizione due elicotteri di picchetto, pronti all'intervento dalle ore 16 fin dopo la mezzanotte.

Inviare una cartolina Rega via Internet

Semplice, veloce, personale: creare un'autentica cartolina postale con soggetto Rega e testo individuale. La Posta stampa la cartolina con la moderna tecnologia digitale e la spedisce posta A ad amici e congiunti in tutto il mondo. Se i dati giungono entro le ore 17 in settimana (festivi, ore 14), la Posta garantisce la spedizione delle cartoline in Svizzera l'indomani.

www.card.rega.ch

Rega 2007

Dati e cifre come pure il conto economico della Rega si trovano in Internet:

www.2007.rega.ch



Manutenzione degli elicotteri in proprio

La sicurezza anzitutto

Per lui, la sicurezza ha la priorità su tutto: Reini Gamma fa parte del team tecnico che assicura la disponibilità permanente della flotta d'elicotteri su tutte le elibasi Rega in Svizzera... e che rimanga tale.

Mi è andata male: attimi prima di iniziare l'intervista concordata, l'interlocutore deve scappare. L'elicottero dell'elibase Rega Dübendorf, sottoposto nel Rega-Center alla revisione totale durata tre settimane e mezza, è pronto ed è atteso urgentemente alla base. La macchina di riserva usata in sostituzione è richiesta da un'altra base. Reini Gamma (43) accompagna il volo di scambio per discutere con l'equipaggio alcuni dettagli rimasti in sospeso. È un caso tipico per l'urano Gamma che ha cominciato dalla Rega 18 anni fa come meccanico aeronautico. Da allora è passato a sostituto del «Maintenance Manager Helikopter» ed è istruttore di volo. Non è raro per lui dover prendere delle decisioni rapide, importanti per la prontezza d'intervento della flotta che di tanto in tanto richiede la sua presenza sulle basi Rega.

Senza manutenzione ottimale, niente missioni

Rega vuol dire prontezza d'intervento permanente. È così che tutti conoscono l'organizzazione di salvataggio aereo. Ma la prontezza può essere garantita unicamente se gli equipaggi possono contare in ogni momento sul materiale aereo curato al meglio. È incredibile quanto sia grande l'impegno per poter soddisfare in ogni momento le esigenze della sicurezza aerea. Si tratta di mettere in atto le complesse normative delle autorità competenti dell'aeronautica europea e svizzera e di garantirne l'applicazione rigorosa.

Interfaccia tra legislatore e tecnica

Insieme con Curdin Capatt, responsabile «Maintenance Manager Helikopter», Reini Gamma è preposto alla pianificazione ed esecuzione delle periodiche revisioni. «Il nostro settore è severamente regolamentato», spiega. Noi fungiamo da interfaccia tra il legislatore e i nostri collaboratori della tecnica che assicurano un lavoro pulito e accurato.» Gamma parla con orgoglio e rispetto dei 18 collaboratori della Tecnica Rega, addetti alla manutenzione di 13 elicotteri. «Non sono al fronte come i nostri equipaggi, ma il loro contributo al buon funzionamento del soccorso aereo Rega è altrettanto importante.»

Il legislatore non è il solo a disciplinare la manutenzione. Anche i costruttori degli elicotteri, Eurocopter e Agusta, contribuiscono al perfetto funzionamento della flotta, così come i costruttori delle turbine. Tutti quanti forniscono all'utente manuali tecnici e periodici bollettini di servizio, con modifiche o miglioramenti.

Le macchine di riserva assicurano la disponibilità permanente

Come spiegato all'inizio, le macchine di riserva assicurano la prontezza d'intervento della Rega su tutte le elibasi. Prima di dislocare un elicottero per la revisione al Rega-Center di Zurigo, si fornisce alla base in questione una macchina di riserva.

Solo la costante formazione e l'aggiornamento continuo consentono alla Rega di mantenere la posizione tecnologica avanzata. Per Reini Gamma e i tecnici significa recarsi anche all'estero, presso i costruttori degli elicotteri e delle turbine. Infatti, non sempre all'urano residente nell'Oberland zurighese rimane abbastanza tempo libero per il suo hobby: far volare il modellino d'elicottero da lui stesso costruito. «Almeno con il mio modellino non devo sottostare alle severe norme, anzi posso ideare modifiche e sperimentarle al volo senza dover chiedere niente a nessuno.» E se qualche esperimento finisce male, peggio per lui... e nessun altro.

Thomas Kenner



Se sale a bordo, la regola «casco in testa» vale anche per Reini Gamma.



Reini Gamma è l'interfaccia tra i piloti (a sin. il capo pilota Heinz Leibundgut) e la tecnica (a destra Andreas Haefele).

Informazioni sull'aviazione e le professioni:
www.svfb.ch
www.ufac.admin.ch
www.orientamento.ch
www.rega.ch

Capo interventi esteri

organizza ritorni dall'estero.
Ha grande esperienza nei contatti
con le autorità estere ed è la persona
di riferimento per pazienti
all'estero e i congiunti a casa.



Il «Dispatcher»

pianifica i dettagli del volo all'estero.
In base alle correnti calcola il peso e il
consumo di kerosene e stabilisce gli
scali di rifornimento per le aeroambulanze.
Procura i permessi d'atterraggio e
di sorvolo, e assicura il rifornimento e
l'assistenza per il volo di ritorno.



+41 333 333 333
Centrale operativa esteri

Dispatch

© Illustrazione: Alex Demarmels

zione

essarie
e
a scala 1:25 000
chi e zone

delle regioni sciistiche
eri Rega

Mappa mondiale digitale (Encarta)

serve per localizzare i luoghi di
soggiorno dei pazienti all'estero.

Sistema d'intervento e coordinamento

serve per l'elaborazione elettronica
di tutti i dati d'un intervento

- rapporto d'allarme
- chiarimenti medici
- mobilitazione dei mezzi
- preparazione della missione
- movimenti aerei
- dati dei pazienti

Sistema di comunicazione

mostra il tipo d'allarme

- numero telefonico +41 333 333 333

Banca dati delle missioni

- compagnie d'assicurazione
- compagnie aeree
- autoambulanze estere
- cliniche estere

Un fiore nel cielo

Fiori fantasiosi, api buffe, maiali, bottiglie e giganti colorati s'innalzano durante un festival delle mongolfiere. E pensare che dietro lo spettacolo c'è poco più che aria calda...



Dove ci porterà?

Una mongolfiera si muove, sospinta dal vento. E il vento decide in che direzione andrà. Il vento, secondo la quota può soffiare da diverse direzioni, ma il pilota può ugualmente influenzare la rotta. Per riuscirci deve portare la mongolfiera alla quota giusta, con il vento più favorevole.

In genere, una «squadra d'inseguimento» in macchina mantiene il contatto radio e vivo con la mongolfiera. Così, al momento dell'atterraggio ci sono pronti gli aiutanti.

Primato!

La mongolfiera più grande d'Europa appartiene al gruppo Vordemwald della regione di Zofingen nel canton Argovia. La cesta offre spazio a 20 passeggeri, il pallone è alto quanto un palazzo di 18 piani.



Concorso:

Offerta avvincente



Alina si trova nel negozio più trendy della città. Aline è entusiasta dell'offerta del giorno! Un poster firmato dalla sua band preferita e una cornice, il tutto per 110 franchi. Deve proprio spendere l'intera somma avuta per il compleanno? Domanda di nuovo il prezzo e rifà i calcoli: il poster costa 100 franchi di più della cornice.

Quanto costa la cornice?

Scrivi la risposta su una cartolina postale e spedisca entro il 15 luglio 2008 a: **Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali.** Fra le risposte esatte, la Rega sorteggia dieci modellini Eurocopter EC 145 del valore di 29 franchi. Buona fortuna!



Soluzione del no. 69:
 Hanno vinto un orologio Rega: Frédéric Corbaz, 1268 Begnins; Nicole
 Ramona Felder, 8752 Näfels
 1226 Thonex; Urs Bächle, 4104 Oberwil; Hansueli Soller, 9315 Neukirch-Bgnach;
 Matteo Gasparini, 6965 Cadro; Valeria Codrili, 6584 Carena; Danny Del Don,
 Gloor, 1040 Echallens; Annemarie Jehli, 7205 Zizers; Rupert Bürgin, 8055 Zürich.

Lo sapevi ...

... che l'aria si raffredda, più in alto si sale? Ogni cento metri, la temperatura dell'aria scende di un grado. Le mongolfiere navigano tra i 1000 e i 3000 metri di quota e bisogna vestirsi bene, anche se sopra le teste dei passeggeri c'è un gigantesco «riscaldamento».



Avanti, chi arriva per primo?



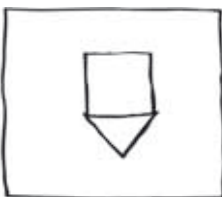
Chi legge SPICK la sa lunga!



Una ragazza corre dalla mamma e, piangendo le dice: «Il mio ragazzo mi ha detto vai al diavolo». Risponde la mamma: «E allora è da me che vieni?!»

Indovinello

Cosa ti sembra questo?



Una formica passeggia sul prato. Improvvisamente è colpita da uno sterco di cavallo. Dopo due ore riesce a uscire. «M...!», grida, «Proprio sull'occhio!»

Soluzione dell' indovinello:
 Avvisato mezzogiorno sotto zobris entris ja casa

Una caduta di 100 m in Patagonia

«Si stupirono di vedermi ancora in vita»

Ha avuto una fortuna immensa, il 20^{enne} Christian Schmidheiny, quel gennaio 2007 in Patagonia (Cile). Era precipitato per oltre 100 metri nella parete quasi verticale ed è stato recuperato con un'operazione senza pari. Una settimana più tardi, la Rega ha riportato in Svizzera il ferito grave. Oggi, il giovane è di nuovo in ottima forma. E non ha per niente perso la sua passione di scalare le pareti rocciose più difficili.

Appena guarito, ha ripreso l'allenamento: un'eventuale caduta in palestra è un rischio calcolato.

Ogni muscolo del suo corpo è teso, lo sguardo fissa la parete. Con un'unica abile mossa la sua mano bianca di polvere di magnesio afferra una presa colorata sopra la sua testa. Come se fosse sollevato da un filo invisibile, il suo corpo sale di un pezzo sulla parete. Christian Schmidheiny si sta di nuovo allenando in palestra, non lontano dal suo domicilio nella valle del Reno (SG). Ora è a mezzo metro sopra un materasso che in caso di caduta attutirebbe il colpo. Una situazione ben diversa da quella del suo terribile incidente nel gennaio 2007 in Patagonia.

Raccogliere sassi per l'università di Losanna

Christian Schmidheiny era stato scelto insieme con altri undici giovani alpinisti per realizzare uno straordinario progetto del Club Alpino Svizzero (CAS) e dell'università di Losanna. Si trattò di raccogliere per scopi scientifici dei campioni di roccia dalle pareti di granito nel Parco nazionale del Cile «Torres del Paine», alte fino a 1000 metri. Il gruppo era accompagnato da guide alpine esperte e geologi svizzeri. L'incidente capitò il 7 gennaio, in tarda serata. Durante la discesa dalla cima Aleta del Tiburòn (pinna di squalo),



La parete della disgrazia: Christian Schmidheiny (a destra) durante l'ascesa.

a causa di un'errata manipolazione della corda, Christian precipitò un centinaio di metri. Nell'ultimo terzo della parete verticale rimase appeso ad una corda fissa, gravemente ferito. Una guida alpina e due compagne avevano visto l'incidente da vicino. Più tardi, gli dissero di essersi stupiti che fosse ancora in vita.

Salvataggio eccezionale – rimpatrio con l'aeroambulanza

Lontani da strade d'accesso, privi di qualsiasi collegamento telefonico e nel cuore della notte, i membri della spedizione svizzera recuperarono il ferito dalla parete e misero in atto le prime misure vitali. Nel frattempo, alcuni alpinisti presenti nel campo base, dopo una discesa di più ore avevano raggiunto una pensione da dove lanciarono l'allarme. L'indomani, verso le ore 10 giunse un elicottero di salvataggio cileno e portò il ferito nella più vicina clinica di Punta Arenas, a 300 km di distanza.

Nei giorni successivi, Christian era nel reparto cure intensive, in coma. Oltre alle gravi lesioni alla testa e alla faccia si era procurato diverse fratture. Seguirono svariati interventi chirurgici e terapie. Ogni giorno, i medici curanti sul posto si consultarono con i medici della centrale operativa della Rega a Kloten, facendo il punto della situazione. Si trattò di stabilire il momento opportuno per il ritorno in patria. Il settimo giorno, il paziente era pronto al trasporto aereo. Assistito dal team sanitario della Rega giunto in Patagonia, Christian Schmidheiny a bordo dell'aeroambulanza HB-JRA lasciò il Sudamerica. Dopo scali di rifornimento nel Brasile e sulle isole del Capo verde, il volo di 18 ore terminava con

l'atterraggio a Zurigo. Un'autoambulanza trasferì il paziente da Kloten all'ospedale cantonale di San Gallo.

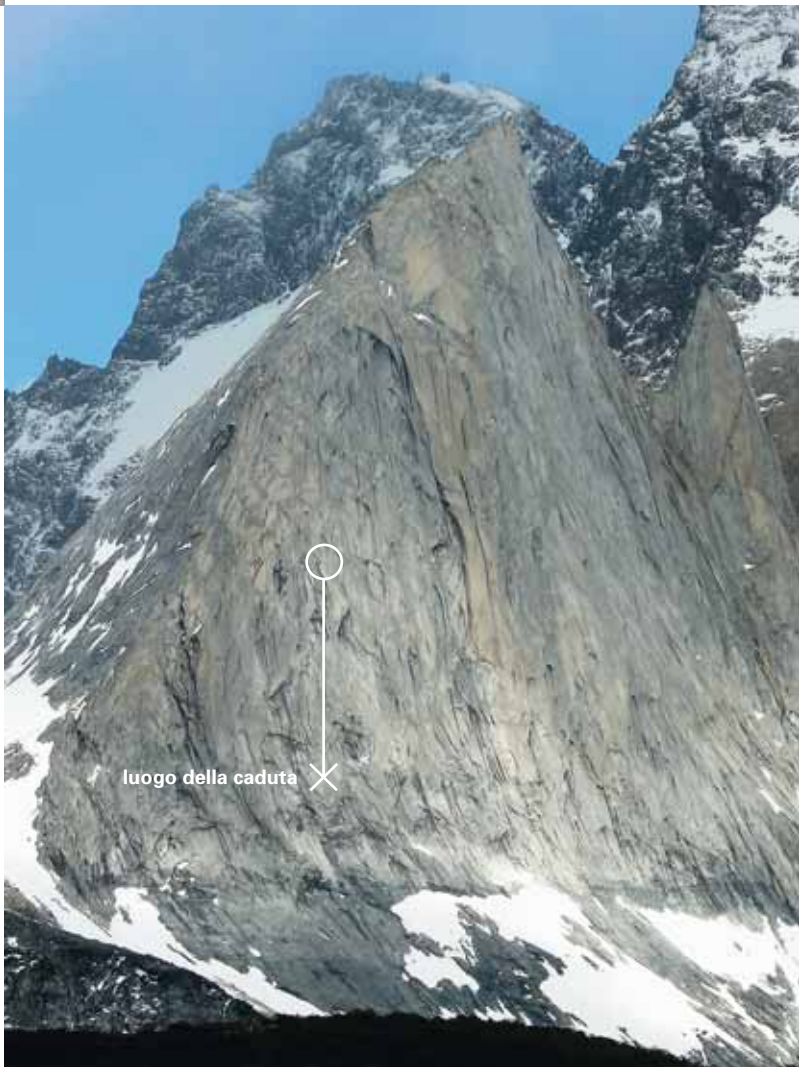
L'elaborazione

«Non ho un ricordo, né della caduta né dei giorni successivi, e perciò non ho avuto conseguenze negative come incubi o attacchi d'angoscia», spiega sereno il giovane. La profonda angoscia dei suoi compagni di spedizione direttamente o indirettamente coinvolti, o i suoi primi giorni nell'ospedale, li ha visti soltanto nel documentario girato sulla spedizione. Si è rimesso completamente anche sul piano fisico. Ha portato a termine la formazione professionale di meccanico polivalente ed è membro appassionato del CAS, della locale società atletica e milita nel corpo dei pompieri. L'inverno scorso ha fatto la scuola reclute ad Andermatt, specializzandosi nella truppa di montagna. Un sogno nel cassetto? «Un giorno tornerò ai Torres del Paine, all'Aleta del Tiburòn», risponde con occhi lucidi. Vorrebbe ritentare la scalata sulla rotta, allora conquistata per la prima volta dalla spedizione svizzera e che oggi porta il suo nome. Per questo si sta allenando, in montagna e nella palestra vicino a casa sua.

Gery Baumann

Il documentario «Höhenflug» dedicato alla spedizione in Patagonia è in vendita presso lo shop del CAS: www.sac-cas.ch

Il difficile recupero dalla parete ha richiesto tutta l'esperienza dei compagni della spedizione svizzera.





Mostra «Wand und Wagnis» nel Museo alpino Berna

Il fascino del rischio in montagna

Come definire gli alpinisti? Eroi, avventurieri, sportivi o magari pazzi? Cos'è più rischioso: la scalata estrema o la gita in montagna? La mostra «Wand und Wagnis» nel Museo alpino svizzero a Berna in occasione del 150^{mo} anniversario della conquista dell'Eiger s'interroga sui rischi dell'alpinismo e sulla motivazione che, oggi come ieri, spinge tanti a scalare le pareti rocciose.

«Gli abitanti della valle considerano la cima dell'Eiger irraggiungibile. In verità, la cresta forma una punta aguzza e i pendii sono orribilmente ripidi, tanto da non poter neppure immaginarsi d'arrampicarsi fin lassù», disse l'alpinista Gottlieb Studer nel 1850. Eppure, già nel 1858, l'irlandese Charles Barrington, con l'aiuto delle guide alpine Christian Almer e Peter Bohren di Grindelwald, scalò l'Eiger. La parete nord quasi verticale, alta 1800 metri, però rimase a lungo inviolabile e, solo nel 1938, dopo tanti tentativi finiti in tragedia, fu conquistata in una scalata di più giorni da una cordata austro-germanica (Anderl Heckmair, Ludwig Vörg, Fritz Kasparek e Heinrich Harrer). L'Eiger è e rimane una sfida anche ai giorni nostri: il 13 febbraio 2008 lo scalatore estremo Ueli Steck (CH), usando la rotta Heckmair, salì sulla parete nord dell'Eiger in 2 ore, 47 minuti e 33 secondi, migliorando il proprio primato dell'anno scorso di oltre un'ora.

Dalla conquista della cima al primato di velocità

I primi scalatori s'arrampicarono con semplici scarpe da montagna e qualche chiodo, si legarono con sottili corde di canapa e in caso di caduta il soccorso era incerto. Nel frattempo, attrezzature, metodi e soccorsi si sono perfezionati. Oggi, non per ultimo grazie al costante impegno di CAS e Rega, si possono salvare molte persone da situazioni che un tempo sarebbero state mortali. Eppure, il rischio rimane una compagna costante di scalatori estremi, alpinisti ed escursionisti. Anche perché si è ancora alla ricerca di sempre nuove e più spettacolari rotte e primati. La sfida contro se stessi, la ricerca dei propri limiti e l'accettazione dei rischi sembra far parte del confronto eterno con la montagna. La mancanza d'esperienza, la poca familiarità con i pericoli e le condizioni mutevoli, oppure un repentino cambiamento del tempo possono ancora trasformare in pericolosa avventura un'escursione in montagna, e ciò nonostante GPS e altra attrezzatura tecnologica.

L'alpinismo ieri e oggi

L'alpinismo è cambiato molto e ha seguito l'evoluzione tecnologica. In occasione del 150^{mo} anniversario della conquista dell'Eiger, il Museo alpino di Berna per la mostra «Wand und Wagnis» ha attinto alla sua collezione di attrezzature originali, fotografie d'epoca, citazioni e storie, per illustrare i cambiamenti avvenuti all'ombra dell'Eiger. Chi sono le persone che scalano le montagne? Perché lo fanno e come si comportano con i rischi? La mostra presenta foto storiche di guide alpine, cordate, rifugi, conquiste della cima, ma anche di salvataggi. Sono documenti che fanno capire l'alpinismo storico dall'ultimo quarto del 19^{mo} secolo ad oggi. Sono affiancate da interviste e filmati che vanno dal primo film del recupero di una salma, girato nel 1936 da Toni Kurz all'Eiger, fino alle esibizioni artistiche degli scalatori estremi dei nostri giorni.

Ariane T. von der Weid

www.alpinesmuseum.ch

15 000 ore di volo, una vita

Toni Löttscher, ex pilota della Rega, nel suo libro «Rettungspilot» racconta esperienze avvincenti e drammatiche, raccolte in 30 anni di salvataggio aereo. Parla delle difficoltà causate da maltempo e vento, e delle sfide da affrontare dal pilota d'elicottero nei voli in montagna. In 30 anni di storia dell'aviazione le tecniche di salvataggio si sono costantemente evolute. È interessante scoprire come il pilota sa usare l'elicottero per salvare vite umane. Toni Löttscher non si limita a descrivere le tecniche ma rende partecipe il lettore dei drammi e destini umani vissuti nella veste di pilota. Nella sua attività trentennale ha accumulato la rispettabile cifra di 15 000 ore di volo.



Rettungspilot, Toni Löttscher, 1^a edizione 2007, 132 pagine, più di 70 foto, rilegato, CHF. 35.- in libreria, oppure: www.t-loetscher.ch Disponibile in tedesco e inglese.

Scarsità estiva

Cercasi sangue

Non c'è Euro 08 che tenga: il Servizio di trasfusione della Croce Rossa Svizzera ha bisogno di donatrici e donatori di sangue anche in giugno. Ogni giorno, gli ospedali svizzeri hanno bisogno di 1300 conserve di sangue. Aiutate affinché nei mesi estivi non si crei una situazione d'emergenza. Il sangue si conserva al massimo 47 giorni. Il 14 giugno 2008 è la «Giornata mondiale di donazione di sangue».

www.trasfusione.ch

Martigny

Museo San Bernardo

950 anni fa, San Bernardo fondò l'ospizio sul Gran San Bernardo. I monaci allevarono cani San Bernardo per lavoro e soccorso. Ci sono tante leggende che narrano di straordinarie operazioni di soccorso. 200 anni fa ad esempio, il San Bernardo «Barry» avrebbe salvato 40 persone dalla morte nella neve. La novella dell'eroico quadrupede fece il giro del mondo. Martigny dedica un museo ai predecessori dell'elicottero di salvataggio.

www.musee-saint-bernard.ch

Le escursioni in montagna non sono passeggiate

Ogni anno nelle montagne svizzere 6500 escursionisti subiscono infortuni, 30 dei quali mortali. L'upi (ufficio di prevenzione infortuni) offre consigli per gli escursionisti affinché tornino a valle sani e salvi. Le cifre dell'upi parlano chiaro: la maggior parte degli infortuni in montagna si verificano durante camminate e non durante scalate, come si potrebbe credere. Il pro memoria upi «Escursioni in montagna» fornisce consigli per la pianificazione, l'attrezzatura e il comportamento. Ordinatelo gratuitamente: <http://shop.bfu.ch>





Trasporti animali richiesti sull'alpe

L'Aiuto svizzero ai montanari/Berghilfe e la Rega sono uniti da anni per l'esecuzione dei trasporti aerei di animali feriti, malati o morti dalle regioni alpine. I contadini di montagna possono contare su questo aiuto anche nella stagione 2008.

L'anno scorso, la Rega ha organizzato 1059 trasporti con elicottero in favore dell'alpicoltura. Si è trattato in prevalenza di mucche, vitelli o manzi feriti o morti sull'alpeggio dopo essere precipitati o colpiti da massi, bisognosi di essere trasportati da zone impervie fino alla più vicina strada carrabile.

Importante: tessera Rega per famiglia

Per poter recuperare animali o carcasse, spesso l'unico mezzo è l'elicottero. Questo servizio importante per l'alpicoltura causa costi elevati ai proprietari. Da anni, la Rega e l'Aiuto svizzero ai montanari cercano e trovano insieme soluzioni accettabili. Per il proprietario del bestiame in possesso di una tessera per famiglia (70 franchi l'anno, anche per singoli) questi voli sono gratuiti. Per assicurare la disponibilità degli elicotteri Rega per le emergenze, i voli per i contadini di montagna in genere sono affidati agli elicotteri da trasporto delle ditte partner.

Cosa bisogna sapere sui trasporti d'animali

Numero d'allarme per trasporti d'animali 044 654 32 70

No ai maltrattamenti allo scopo d'usare la carne

Il veterinario decide se il trasporto è accettabile per l'animale ferito. Certi tipi di lesioni richiedono l'abbattimento per risparmiare all'animale inutili torture durante il trasporto.

Animali aggressivi o bloccati richiedono la presenza del veterinario.

Carcasse

I trasporti d'animali morti in zone discoste si trasportano via aerea per la difesa dell'ambiente. Casi simili sono da segnalare all'autorità competente del comune. In caso di necessità, questa incaricherà la Rega del trasporto. Le carcasse vanno marcate in modo ben visibile.

Per allarmare la Rega occorrono i seguenti dati

- **proprietario del bestiame:** cognome, nome, indirizzo, N° sostenitore
- **marca auricolare** di 12 cifre
- **persona di contatto** capo alpe, veterinario, pastore
- **luogo di carico** e peso del bovino, ev. ostacoli
- **luogo di scarico più vicino** a una strada carrabile

Come contattare la Rega

1414

Il numero d'allarme della Rega per **operazioni di salvataggio in Svizzera**

+41 333 333 333

Il numero d'allarme della Rega per **emergenze all'estero**

Tel. 0844 834 844

Fax 044 654 32 48

www.rega.ch oppure

www.info.rega.ch

Il **centro sostenitori**

per domande sul tesseramento, mutazioni d'indirizzo o dello stato civile, ecc.

Tel. 0848 514 514

Fax 0848 514 510

www.shop.rega.ch

Il **Rega-Shop** per ordinazioni (vedi centro della rivista)

044 654 33 11

Il **centralino** per tutti gli altri reparti amministrativi della Rega

www.info.rega.ch

per tutte le domande

che volete inviare alla Rega via e-mail



Una marea di e-mail nel centro sostenitori

Con l'invito di rinnovo della tessera, quest'anno la Rega per la prima volta ha offerto la possibilità di accedere ai dati personali e verificarli via Internet. Le sostenitrici e i sostenitori che ne hanno fatto uso sono stati tanti. In seguito, infatti, la Rega ha ricevuto una marea di e-mail con domande e comunicazioni di modifiche.

Lunedì 28 gennaio 2008, nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo Klotten. Nel centro sostenitori la luce si è accesa di buonora. Le prime arrivate fra le collaboratrici stanno aprendo i messaggi elettronici giunti durante la fine di settimana, stampandoli e riordinandoli secondo urgenza. Il weekend freddo e invernale sembra aver indotto molti tesserati a sedersi al computer e verificare i loro dati. Lunedì mattina – dalla chiusura degli uffici il venerdì sera – sono giunti ben 3021 e-mail e 400 nuove adesioni via Internet, da verificare ed elaborare. Anche il giorno successivo l'afflusso è costante. Ogni giorno, il centro sostenitori riceve oltre 2000 e-mail.

Noi della Rega siamo lieti del grande interesse suscitato presso i sostenitori che tengono alla correttezza dei loro dati. Approfittiamo dell'occasione per chiedere scusa per eventuali ritardi nelle risposte oppure se la conferma scritta delle modifiche giunge solo dopo un certo intervallo.

René Fritschi

Vicino al fuoco

Forse verranno. Me ne sto qui, vicino al fuoco, tranquillo e me li immagino. Lo stupore suscitato dal contemplare i bagliori della fiamma prende il sopravvento, e nella mia mente, per un lungo momento, non c'è più posto per nient'altro. Poi mi riprende un pensiero: sì, forse verranno. È una leggera preoccupazione che fa da contrappunto alla melodia soave del vuoto tiepido nel quale sono immerso. I pensieri, quando si è vicini al fuoco, si presentano senza sollecitarli, radi e lenti, come gli aerei che passano fra le stelle, nel cielo nero. I punti luminosi a luci intermittenti si seguono con lo sguardo, nelle notti d'estate, attratti dalle loro traiettorie abituali, da sud a nord. Sono come lucciole intelligenti e nervose: passano e sanno dove andare.

Verranno e sarà una pena. La preoccupazione si fa intensa, ma poi penso ad altro. Il Caravaggio, il Carracci, ma anche Rubens, Velasquez e Rembrandt, non avrebbero mai dipinto come hanno fatto se non fossero stati vicini al fuoco a contemplare la fiamma, a guardare la luce che si proietta sulle cose attorno e le inquietanti ombre nelle quali si nasconde chissà che cosa. Di tanto in tanto alzo gli occhi, guardo nella stanza e vedo i colori appena accennati, appena identificabili, dei quadri dei grandi maestri, come se qualcuno avesse detto loro che ad usarli puri e forti fosse peccato.

Vengono ed è peccato, ma infine cosa posso farci? Loro, in questo momento, sono come le voci che la vecchia signora sente. Le faccio visita regolarmente al San Carlo, la casa per gli anziani della città. Le chiedo: Chi sono? Non so, mi risponde, non li conosco. Dove sono? Qui, dietro la parete. Poi entrano nella stanza e mi dicono: vieni con me. Non li conosco; non posso andare con loro. Mi descrive le voci con precisione, ma le persone e il luogo da dove vengono con approssimazione. Ciò non ha importanza. I quadri: il San Matteo del Caravaggio e la Natività del Correggio, mi riappaiono in tutto il loro splendore. Da quando sono stato nella chiesa di S. Pietro e Paolo a Biasca, quella che sta là, poco sopra al borgo sommerso dalla frana a custodire la memoria della catastrofe, vedo la storia in modo diverso. In nessun posto come in quella chiesa il prima di un'epoca che iniziava e il dopo di una che finiva è segnato tanto esplicito e colpisce, quasi con violenza. C'è su una parete, da qualche parte della navata (non ricordo bene dove), la soave

bellezza di un affresco raffigurante un angelo o un santo. Un dipinto è buono quando la bellezza che esprime precede il soggetto dipinto, come se il bello fosse protagonista del quadro e non ciò che il pittore voleva raffigurare. Su un muro laterale della chiesa, ricordo, ci sono i personaggi arcigni, ambigui e cattivi, dipinti dai Tarilli dopo la Controriforma e le visite nelle valli di Carlo Borromeo. Da noi, dopo il passaggio di quell'uomo nelle nostre contrade, la bellezza fu sopraffatta dall'oscurità ed appannata dal dolore e dalla paura. Pochissimi seppero ancora rievocarla.

Loro, se verranno, sono così forti da sradicare i pali che sostengono la rete metallica di recinzione dell'orto. Quando sono arrivato qui, quarant'anni fa, il monte era abbandonato, e la bosaglia l'aveva invaso. Dopo averlo ripulito costruii, a fianco di una cascina, il forno per cuocere il pane e seminai la segale. Il campo non l'avevo recintato: allora non c'erano animali. La segale, da verde, all'inizio dell'estate, s'era fatta dorata, con le spighe che piegavano gli steli. Poi ho dovuto recintare. Loro sono forti e sempre affamati.

Fiore, l'amico del monte qui sotto, poco prima di morire mi diceva: Il forte non è mai intelligente. Il forte non ha bisogno dell'intelligenza per sopravvivere; la forza gli basta. Il forte è generalmente stupido. Fiore era comunista: non l'ascoltava nessuno. I signori gli facevano pulire i giardini delle ville e costruire muri a secco che, dalle sue mani, venivano sempre belli, puliti e ordinati come i suoi pensieri. Forse, penso, l'amore che oggi tanta gente manifesta per alcune specie d'animali come il lupo, la linca e l'orso, che qui sono scomparse perché rendevano la vita impossibile ai montanari, non è nient'altro che il tentativo maledetto e malcelato di giustificare un loro comportamento. C'è sempre più gente opportunistica attorno.

I cervi, questa notte, sono venuti. Lo sapevo che sarebbero arrivati. È l'alba, e faccio un giro fra gli alberi da frutta devastati, con i rami grossi come un braccio divelti e scortecciati fino all'altezza di quasi tre metri dal suolo. Di mele e pere nemmeno più l'ombra. Nell'orto il saccheggio è stato fatto con perfidia: ai cavolfiori e ai cavoli le bestie hanno mangiato solo il cuore. Gli animali l'hanno vista l'erba verde e tenera del prato, fuori dal recinto. L'hanno disdegnata ed hanno preferito saccheggiare ciò che, per farlo crescere, costa amore e fatica.



Arnaldo Alberti
Scrittore

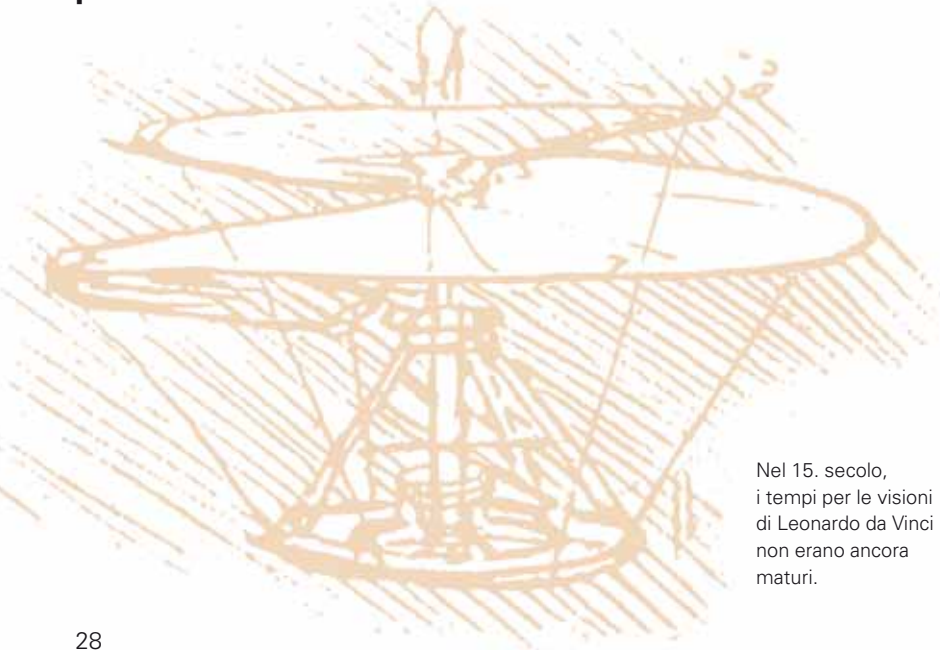
www.aalberti.ch



Il volo verticale ha 100 anni

Dalla bici volante all'elicottero di salvataggio

La Rega ricorre agli elicotteri di salvataggio dal lontano 1957. E con ciò ha fornito un contributo alla seconda metà dell'evoluzione percorso dal volo verticale possibile all'uomo. I primi cinquant'anni furono avventurosi e improvvisati e la tecnica delle macchine volanti di allora piuttosto modesta.



Nel 15. secolo, i tempi per le visioni di Leonardo da Vinci non erano ancora maturi.

L'aeromobile di Paul Cornu tradisce il mestiere dell'ideatore, un meccanico di biciclette.

Leonardo da Vinci, il genio universale del 15. secolo fu un precursore dei tempi anche nel campo del volo umano. Disegni del 1490 illustrano la sua visione della macchina volante con eliche montate in verticale.

L'idea di Leonardo da Vinci: due rotori controrotanti

Con il suo «helix pteron», Leonardo cercò di risolvere il problema della rotazione incontrollata della cabina sottostante le ali rotanti. Da genio qual era, Leonardo trovò una soluzione dalla semplicità stupefacente: due rotori giranti, uno a destra e l'altro a sinistra dovevano compensare a vicenda l'effetto dei giri propellenti. L'esperimento riuscì con modellini funzionanti a molla e convinsero Leonardo che l'idea era fattibile. Le limitate possibilità tecniche del tempo, tuttavia, non permisero ancora una riproduzione in scala 1:1.

Meccanico di bicicletta e pioniere

Nel 1907, Paul Cornu, 26 anni, meccanico di biciclette a Lisieux presso Le Havre (F), fabbrica

un elicottero usando pezzi di bicicletta e lo dota di un motore a benzina di 24 CV. Cornu si attiene al principio di Leonardo del 1490, e applica due rotori controrotanti. Il 13 novembre gli riesce per 20 secondi di far stare in aria la sua macchina che raggiunge una quota di 30 centimetri! Non è certo una prestazione impressionante, ma è sufficiente per entrare nella storia dell'aeronautica come primo volo d'elicottero con un uomo a bordo. Per la prima volta, l'idea avuta 400 anni prima da Leonardo è messa in pratica. Ora è dimostrato che l'uomo può innalzarsi in aria verticalmente con l'aiuto di un'elica. Ora bisogna sviluppare e perfezionare i primi tentativi.

Focke-Wulf 61: volo nella Deutschlandhalle

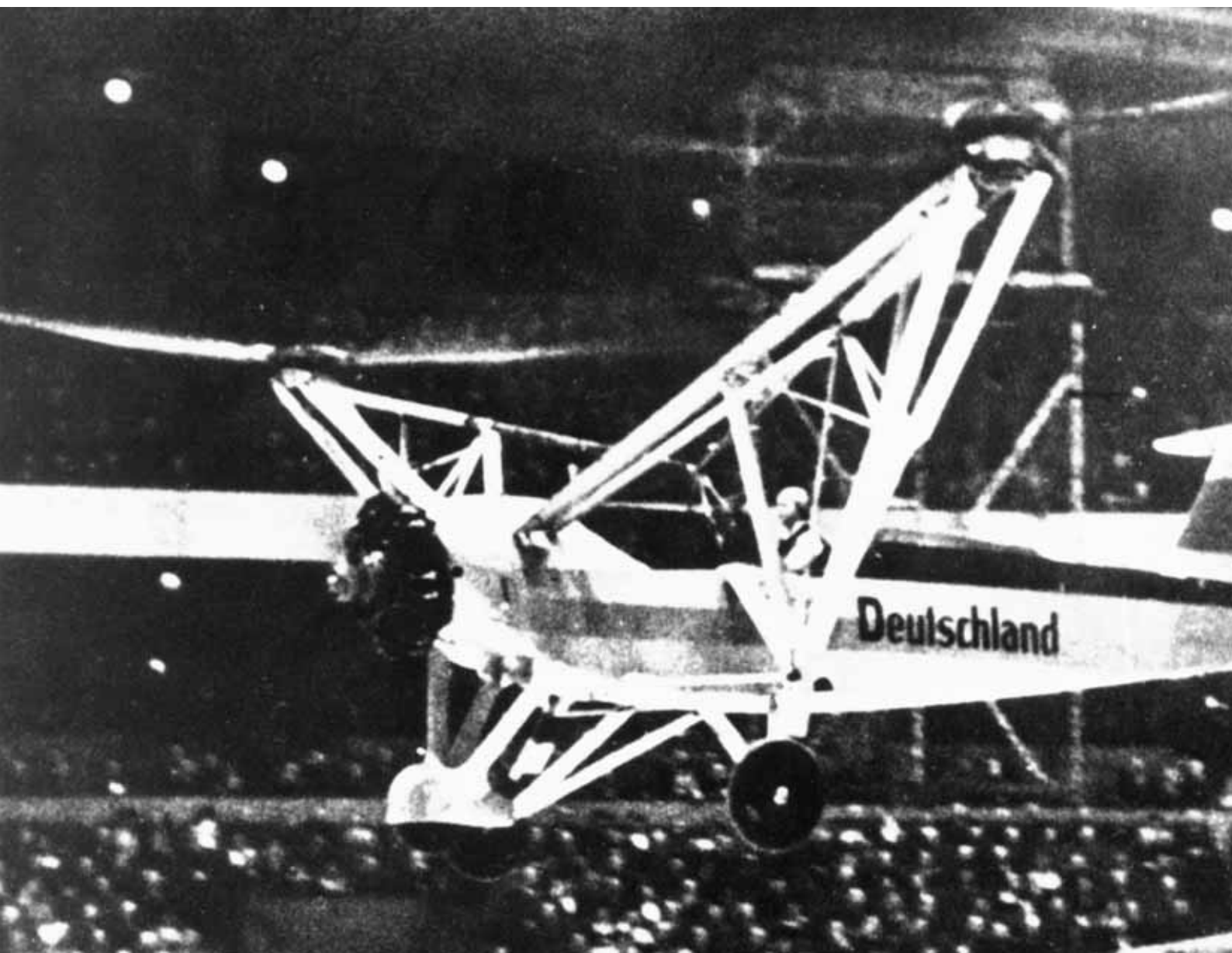
«Il professor Focke e i suoi tecnici sotto di me si allontanavano sempre più mentre io salivo sempre più in alto, 50 metri, 75 metri, 100 metri. Poi tolsi adagio il gas e l'ascesa rallentò fino a fermarsi del tutto. Stavo volando, ferma sul posto. Fu una sensazione indescrivibile, inebriante. Mi fece pensare ad un'allodola che si libra su ali leggere sopra un campo estivo, salendo sempre

più in alto. Ora gli uomini le avevano strappato il segreto del suo volo.» Questa la descrizione entusiasta del primo volo con il Focke-Wulf 61 di Hanna Reitsch, pilota test germanica.

Il Fw 61 fu il primo elicottero con caratteristiche di volo affidabili. Nel giugno 1937 gli attribuirono tutti i record mondiali: quota 2439 metri, autonomia 1 ora e 20 minuti, velocità di crociera 122 km/ora, distanza percorsa 80 km. L'interesse della popolazione tedesca era tale che l'allora regime decise di sfruttare la tecnica rivoluzionaria per scopi propagandistici. Durante una manifestazione nella nuova Deutschlandhalle a Berlino presentarono il Fw 61. I 18 voli indoor del febbraio 1938 di Hanna Reitsch raccolsero grandi applausi. L'elicottero aveva superato tutti i record, dimostrando al vasto pubblico l'affidabilità e l'agilità della macchina.

Walter Stünzi

Il volo sensazionale di Hanna Reitsch con il Fw 61 nella Deutschlandhalle nel 1938 fu la perfetta propaganda per il regime NS.



L'elicottero della Rega: uno sguardo sulla storia del salvataggio aereo del dopoguerra



1952

Hiller 360 (1952)

15 novembre 1952. Primi tentativi di salvataggio della Guardia aerea svizzera di soccorso sull'aeroporto di Zurigo-Kloten, con il cosiddetto «ascensore», una vecchia cesta d'aerostato appesa sotto l'elicottero.

Peso max. al decollo:	1135 kg
Velocità di crociera:	85 km/h
Propulsore:	200 PS
Motore a benzina V4	



1957

Bell 47-J (1957)

Il primo elicottero della Guardia aerea svizzera di soccorso, in occasione della consegna, il 28 febbraio 1957 sulla Schützenmatte di Basilea. Quest'elicottero era un dono dell'Unione svizzera delle cooperative (USC).

Peso max. al decollo:	1163 kg
Velocità di crociera:	137 km/h
Propulsore:	265 CV
Motore a benzina 6 cilindri boxer	



1968

Agusta Bell 206 A «Jet Ranger» (1968–1977)

Il primo elicottero Rega con propulsione a turbina. Questo modello servì soprattutto le regioni della Svizzera centrale e occidentale, più tardi anche Basilea.

Peso max. al decollo:	1360 kg
Velocità di crociera:	185 km/h
1 turbina:	270 CV
Unità:	2



1971

Alouette III (1971–1995)

Per anni, l'Alouette III è stata l'ammiraglia della flotta d'elicotteri della Rega. Era attrezzato di verricello e si è distinto per ottime prestazioni ad alta quota.

Peso max. al decollo:	2250 kg
Velocità di crociera:	165 km/h
1 turbina:	880 CV
Verricello:	180 kg/25 m
Unità:	12



1977

Bölkow BO 105 (1977–1995)

I BO 105 erano in dotazione delle basi di pianura Berna, Basilea e Zurigo. Sostituirono i Jet-Ranger 206 A ed erano senza verricello.

Peso max. al decollo:	2600 kg
Velocità di crociera:	243 km/h
2 turbine per un totale di:	850 CV
Unità:	3



1992

Agusta A 109 K2 (dal 1992)

Dal 1992, l'Agusta sostituì l'Alouette III in montagna e il BO 105 in pianura. L'elicottero biturbina è conforme agli standard di sicurezza europei e si distingue per ottime prestazioni in montagna.

Peso max. al decollo:	2850 kg
Velocità di crociera:	245 km/h
2 turbine per un totale di:	1542 CV
Verricello:	205 kg/50 m
Unità:	15



2002

Eurocopter EC 145 (dal 2002)

Questo tipo d'elicottero è in dotazione alle basi di pianura. La cabina insonorizzata offre molto spazio ai pazienti e all'equipaggio sanitario.

Peso max. al decollo:	3300 kg
Velocità di crociera:	240 km/h
2 turbine con un totale di:	1542 CV
Verricello:	270 kg/90 m
Unità:	5



SSS: da 75 anni in missione per la sicurezza in acqua

Fare il bagno in sicurezza

La Società Svizzera di Salvataggio (SSS) si adopera affinché si possa fare il bagno in sicurezza. Sono instancabili, e s'impegnano con abnegazione da 75 anni (vedi contributo a p.13). Lo fanno a giusta ragione, dato che l'annegamento è tutt'oggi la seconda causa di morte per infortunio fra i minori di 16 anni.

Estate, sole, calore: con le temperature estive, un tuffo nell'acqua fresca dà un gran sollievo. La Rega in collaborazione con SSS, upi e swimsports.ch ha raccolto alcuni consigli per prevenire gli infortuni balneari.

Il pericolo è in agguato in fiumi e laghi

D'estate sono in tanti a cercar il refrigerio delle fresche acque. Spesso però, il divertimento balneare cela pericoli imponderabili. Le cifre sono paurosamente alte: nella stagione balneare 2007, 32 persone hanno trovato la morte, di cui 23 erano maschi, 3 donne e 6 bambini. Ogni anno sono attorno ai 16 000 le persone (stime upi) le vittime di infortuni degli sport acquatici, 31 dei quali in media sono mortali. Il rischio maggiore è dato da fiumi e laghi.

Per gli specialisti, fra i principali fattori rischio per i bambini c'è la mancata sorveglianza vicino all'acqua. Materassi e simili non garantiscono una sicurezza affidabile per i piccoli, che vanno sorvegliati a vista. Fra le cause degli annegamenti troviamo inoltre l'inconsistenza, l'ignoranza dei pericoli o l'esuberanza. Freddo, vento, rischio di colpi di fulmine o cambiamenti repentini del tempo sono fenomeni facilmente sottovalutati.

In Svizzera è stato appena introdotto il controllo della sicurezza acquatica. Sulla falsariga del modello canadese swimsports.ch insieme con l'upi sottopone i bambini fra otto e undici anni ad un test di autosoccorso. Il test per i bambini si svolge così:

- si lasciano cadere in acqua e vanno a fondo
- appena riemerso si stendono sull'acqua e galleggiano per 1 minuto sul posto (fare il morto); imparano a remare e muovere le gambe con il minor spreco d'energia possibile
- sono capaci di nuotare 50 metri (stile libero)

L'obiettivo da raggiungere: genitori e insegnanti permettono ai bambini loro affidati d'entrare da soli nelle acque profonde o nella piscina per nuotatori unicamente se hanno superato il test.

Thomas Kenner

Le sei regole per bagnanti

Seguire le regole della SSS vuol dire ridurre il rischio d'infortuni.



Non nuotare a stomaco pieno o completamente vuoto.
Dopo un pasto pesante, attendere due ore.
Evitare bevande alcoliche.



Mai tuffarsi in acqua quando si è accaldati!
Il corpo deve abituarsi gradualmente.



Non tuffarsi in acque torbide o sconosciute!
L'ignoto può celare pericoli.



Mai lasciare soli i piccoli vicini all'acqua!
Non conoscono il pericolo.



Materassini e simili mezzi ausiliari non sono adeguati per l'acqua profonda!
Non garantiscono la sicurezza.



Non nuotare soli per lunghe tratte!
Anche un fisico allenato può subire attacchi di debolezza.