

1414

Intervento in Svizzera
**Coraggioso recupero
con verricello**

Partner
I partner forti della Rega

Tema speciale
Eldorado per il canyoning





4 L'intervento in Svizzera

Coraggioso recupero con verricello

Ci sono missioni che rimangono impresse nella mente di ogni membro d'equipaggio e ci sono pazienti il cui destino li impensierisce anche dopo il salvataggio.

8 L'intervento internazionale

Dalla sfilata di moda al jet Rega

10 Dentro la Rega

Il giro del mondo in sette giorni

12 Partner

I partner forti della Rega

L'aiuto alle persone in emergenza, oltre all'affiatato team della Rega necessita anche di un collettivo collaudato di diverse organizzazioni di soccorso.

14 Prevenzione

Primo soccorritore, un importante anello della catena di soccorso

16 Illustrazione

Disperso! La ricerca di una persona

18 Retrospettiva

La vita appesa a un filo

20 In breve

Allenamento ottimale per i piloti della Rega

22 L'incontro

Impegno per umani e animali

23 Tema speciale

Il Ticino, un eldorado per il canyoning

Il canyoning abbina gli elementi che caratterizzano il mondo di due sport, quello alpino e quello acquatico. Il Ticino è diventato una meta rinomata per queste attività affascinanti ma anche rischiose.

25 Enigmistica

Dieci differenze e un concorso

27 L'ospite

Franco Banfi, campione mondiale di fotografia subacquea racconta della sua passione, diventata professione, e dell'indispensabile lavoro di squadra.

28 C'era una volta

Salti coraggiosi con la Royal Air Force

31 Ticino

Una nuova base per la Rega Ticino

32 Sostenitori

Il sistema dei sostenitori unico al mondo

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 32

In copertina:

con il verricello, il paramedico cala il medico d'urgenza e lo specialista del CAS accanto al paziente

Consiglio di fondazione

Ulrich Graf*, presidente, Bach
 Franz Steinegger*, vicepresidente,
 Flüelen
 Michael Hobmeier*, Bach
 Christian Kern*, Prof. Dr. med., Ginevra
 Patrizia Pesenti*, Breganzona
 Paul Maximilian Müller, Berna
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis
 Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad
 Andreas Berger, Dr. med., Merlischachen
 Bruno Jelk, Zermatt
 Heidi Hanselmann, Walenstadt
 Thomas P. Emmerich, Riehen
 Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.,
 Schindellegi
 Adrian Amstutz, Schwanden
 Josef Meier, Wettingen
 Markus Mader, rappr. CRS, Berna
 (* = membro del comitato)

Direzione

Ernst Kohler, CEO/presidente
 di direzione
 Roland Albrecht, Dr. med., primario
 Andreas Lüthi, dir. finanze

Impressum

Rega Magazine 1414
 Numero 80, giugno 2013
 Appare 2 volte l'anno
 Tiratura totale 1,71 milioni

Editrice

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

Redazione

Sascha Hardegger, direttore
 Ariane Güngerich, caporedattrice
 Philipp Keller, resp. illustrazione
 Karin Hörhager
 Wanda Pfeifer

Collaborazioni

Walter Stünzi
 Federica Mauri

Versione italiana

Gabriella Broggi, traduzioni, Lugano
 Federica Mauri, adattamenti
 redazionali, Gordola

Foto

Archivio Rega (p. 5, 9-12, 14, 20, 28-31)
 Philipp Keller (p. 9, 11, 19-22, 29)
 Martin Rindlisbacher (p. 1-3)
 Juanito Ambrosini (p. 2, 23)
 Rick Maurer (p. 4, 5)
 Karin Hörhager (p. 6)
 Helga Leistriz (p. 8, 9)
 Yvonne Horisberger (p. 10)
 Anne-Lise Stuby (p. 10)
 Andy Siegenthaler (p. 11)
 Jacques-André Dévaud (p. 12, 14)
 Patrick Sieber (p. 13)
 ARS (p. 15)
 Walter Staudenmann (p. 18)
 Regula Amiet (p. 18, 19)
 Roger Surer (p. 20)
 Giovanni Beldi (p. 31)
 © ImagePoint.biz (p. 32)
 Diversi (p. 2, 4, 6, 20, 21, 27)

Produzione tutto fatto, Zurigo

Layout Alex Demarmels, Thalwil

Print/Prepress Swissprinters, Zurigo

Riproduzione Con citazione della fonte



Care sostenitrici Cari sostenitori

Vi è mai capitato? Ci sono situazioni, dove il dettaglio fa la differenza fra l'esito positivo e quello negativo. Ci siamo preparati con la massima cura alla gita in montagna, ci siamo attrezzati al meglio e ci sentiamo in forma; eppure, a un certo punto, inaspettatamente inciampiamo. Per taluni è semplice sfortuna, per altri è il destino inesorabile.

Nel gergo tecnico si parla di rischio residuo, ossia quella variabile dell'agire umano che si sottrae al nostro controllo. E poiché sappiamo che non ci riuscirà già mai di prevenire ogni e qualsiasi incidente, sarà meglio pensare alle possibili conseguenze del nostro agire. «A me, una cosa così non succederà mai!» sono parole di una persona incorreggibile. C'è da augurarle che abbia ragione, però probabilmente si sbaglia.

Nel soccorso aereo non possiamo far finta che simili infortuni non accadano. Per questo motivo ci esercitiamo, ad esempio con i nostri partner sui luoghi d'incidente. Oppure nel nuovo simulatore di volo in elicottero che rende possibile esercitare situazioni difficili e pericolose in ambiente sicuro. Da una parte lo facciamo per essere certi che in un'emergenza reale tutto funzioni a dovere e la missione si svolga senza intoppi per il paziente. Dall'altra serve a ridurre al minimo il rischio per gli equipaggi, i pazienti e i partner coinvolti.

Nel nuovo numero del Magazine 1414 trovate questo e altri argomenti, e in più, istantanee della molteplice attività della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega. Auguro a tutti buona lettura e una bella estate senza infortuni.

Cordialmente,

Ernst Kohler,
CEO/presidente di direzione

Un intervento indimenticabile

Coraggioso recupero con verricello

Una persona in situazione d'emergenza si trova in una condizione straordinaria, mentre per gli equipaggi della Rega fa parte della quotidianità. Eppure ci sono casi che rimangono impressi nella mente di ogni membro della crew e il destino dei pazienti coinvolti li preoccupa a lungo.

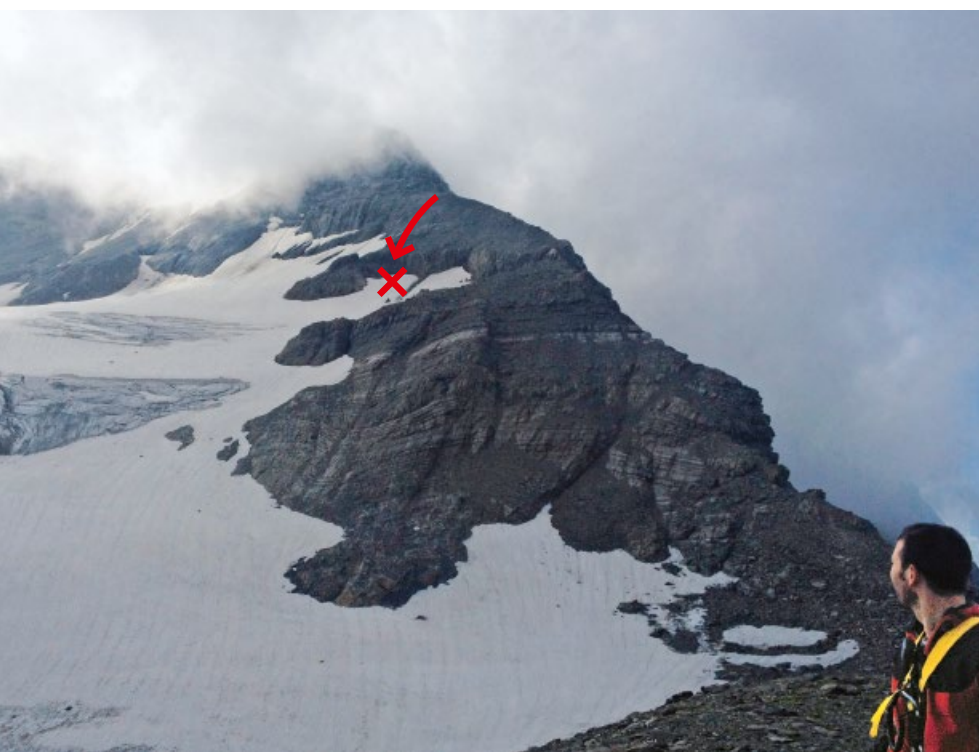
11 agosto 2012. Una giornata perfetta: cielo sereno e temperatura gradevole. Di buon'ora, Raphael Wyss e Peter Hässig partono da Linthal (GL) in direzione dell'Hausstock. Raphael Wyss è in fase di allenamento. L'escursione odierna gli servirà per prepararsi al suo prossimo progetto importante: la scalata del Monte Elbrus, nel Caucaso russo, alto 5642 m s/m. Per il trentenne appassionato di montagna non è la prima impresa di questo tipo. Nel 2010 ha scalato l'Aconcagua, 6962 m s/m, la vetta più alta del Sudamerica. E, nel 2011, con Peter Hässig ha conquistato il Kilimangiaro in Tanzania. Raphael Wyss è in ottima forma e i due alpinisti avanzano spediti. Poco dopo le ore 13 raggiungono la cima dell'Hausstock a quota 3158 m. Tempo di una breve pausa e una chiacchierata con un altro gruppo che è partito da Elm. I due giovani svizzeri raccontano che originariamente volevano scendere su Elm, ma che la loro macchina si trova a Linthal. Spontaneamente, l'altro gruppo si offre di trasferire la loro macchina a Elm. Contenti di poter seguire la rotta pianificata in un primo tempo, i due iniziano la discesa su Elm.

Wyss conosce alcuni tratti avendo percorso la rotta tempo fa. Malgrado ciò, la discesa si rivela più difficile del previsto. Il fondo è sci-



Raphael Wyss (a sinistra) e Peter Hässig in vetta

Il luogo della caduta vista dal luogo di atterraggio



voloso, disseminato di pezzi di roccia friabile. Lui e il compagno Hässig sono alpinisti esperti. Avanzano con prudenza eppure, ecco la disgrazia! Raphael Wyss scivola sull'ardesia viscida e precipita.

«Rega 12 da Rega: caduta all'Hausstock»

Dalla sua postazione, Peter Hässig non riesce a vedere il suo compagno, non sa come sta, né se è ancora vivo. In preda allo choc compone il numero della Rega. Per fortuna c'è campo! Poco prima delle 15:30 la centrale operativa della Rega riceve l'allarme. Pochi minuti più tardi, l'elicottero di salvataggio dell'elibase Rega Mollis è già in volo. Viste le informazioni raccolte, il pilota Rick Maurer, il paramedico Markus Reichenbach e il medico d'urgenza Philipp Stein si preparano al peggio. «Sapevamo



che un alpinista era precipitato una sessantina di metri, mentre l'altro era bloccato in alto», ricorda Rick Maurer. Dopo un breve scalo per prendere a bordo un soccorritore specializzato del Club alpino svizzero CAS, l'elicottero raggiunge la regione della caduta. Avvistano Peter Hässig, fermo sulla cresta. Con ampi cenni indica all'equipaggio il punto approssimativo della caduta e la traiettoria.

Infatti, dopo una breve perlustrazione i soccorritori avvistano Raphael Wyss. Non è scivolato sotto il ghiacciaio sporgente come spesso capita, ma è disteso sul ghiacciaio, bene in vista: una vera fortuna! «A questo punto eravamo sollevati per averlo localizzato, però visto da che altezza si era schiantato dovevamo presumere di trovarlo morto», spiega Maurer. Raphael Wyss pone fine all'incertezza: riesce ad alzare un braccio segnalando ai soccorritori d'essere ancora vivo.

Recupero immediato ostacolato da nubi

Facendo un atterraggio nelle vicinanze l'equipaggio si prepara all'operazione verricello. Per prima cosa cala l'alpinista soccorritore

specializzato. Sul ghiaccio applica le misure di sicurezza per se stesso, il medico e il ferito. Preparativi indispensabili anche quando il tempo stringe. Dopodiché, sempre col verricello scende anche il medico d'urgenza Philipp Stein che raggiunge il ferito. Mentre lo esamina, il pilota e il paramedico decidono di recuperare Peter Hässig bloccato sulla cresta e di portarlo al sicuro a Elm. Maurer e Reichenbach stanno ritornando al luogo di atterraggio lì vicino quando il medico fa cenno di issarlo a bordo assieme a Raphael Wyss. «Le gravi ferite andavano curate al più presto. Cosa possibile senza pericolo unicamente nel luogo d'atterraggio: la zona sul ghiacciaio era fortemente a rischio di caduta massi», precisa il medico d'urgenza Philipp Stein. D'un tratto, la fortuna sembra abbandonare Raphael: il cielo si è coperto di nubi basse, la nebbia impedisce il trasporto aereo delle tre persone in vetta. Si discutono le opzioni. Un recupero terrestre? Impensabile, dato il tipo di lesioni e la perdita di tempo che comporterebbe. L'equipaggio decide di attendere qualche minuto, nella speranza che si apra uno squarcio nel fronte di nebbia, rendendo possibile una rapida evacuazione.

Prime misure di stabilizzazione sul luogo dello scalo



6 L'intervento in Svizzera

Conoscendo lo stato critico del ferito l'attesa mette a dura prova la pazienza dell'equipaggio Rega.

Coraggioso recupero a tre

«Con gran sollievo di tutti, pochi minuti più tardi la nebbia si diradò proprio sopra il luogo d'incidente. Ci rendevamo conto di dover fare in fretta; da un momento all'altro la situazione poteva cambiare di nuovo», racconta Markus Reichenbach, capo base di Rega Mollis. Avendo valutato tutti gli aspetti, i due esperti soccorritori Maurer e Reichenbach, decidono di ignorare l'abituale standard Rega e di partire con tutte e tre le persone alla fune del verricello. Una decisione che si rivelerà giusta: poco dopo l'atterraggio allo scalo intermedio, lo squarcio nella nebbia si richiude sopra il luogo della disgrazia.

Il medico d'urgenza, assistito dal paramedico, stabilizza in fretta il paziente ferito gravemente. In seguito, Raphael Wyss è trasportato direttamente a Zurigo, dove la crew di Mollis lo consegna agli specialisti della Clinica universitaria (USZ). Pochi minuti più



Visita al Rega-Center: da sinistra Rick Maurer, Raphael Wyss e Philipp Stein

Una visita motivante per Wyss, appassionato di hockey: Matthias Seger, capitano dello ZSC Lions



tardi, i soccorritori Rega sono di nuovo a bordo dell'elicottero, in volo per il prossimo intervento.

La faticosa via del ritorno

Per Raphael Wyss la via del ritorno alla vita normale è lunga. Quasi quattro mesi dopo l'incidente, tre settimane di terapie intensive alla Clinica universitaria di Zurigo, dodici settimane di riabilitazione nella clinica di Bellikon e sette interventi chirurgici, Raphael va a visitare il Rega-Center all'aeroporto di Zurigo. Nelle scorse settimane, Maurer, Reichenbach e Stein si sono tenuti al corrente delle condizioni di salute dell'alpinista; vederlo ora di nuovo in piedi, anche se con le stampelle, è una gran gioia. Bevendo il caffè assieme, si scambiano i ricordi di questo intervento straordinario. Raphael Wyss è convinto: «io devo la mia vita alla Rega, alla mia buona forma fisica e, non per ultimo, a molte circostanze fortunate». L'equipaggio Rega è certo, un simile intervento non si dimentica. «Per tutti noi è stata una missione speciale, tutto si è svolto alla perfezione. Sono interventi che rimangono con te, e l'incontro di oggi è carico di emozioni», aggiunge il pilota della Rega, Rick Maurer, mentre si mette in posa per la foto ricordo.

Karin Hörhager

Finché non impara a volare,
ci vuole la Rega.



Diventate sostenitori: www.rega.ch



Roma: soggiorno professionale – ospedale italiano – Rega

Dalla sfilata di moda al jet Rega

A Roma, un motociclista ha urtato Helga Leistriz. All'incidente seguono ore difficili in ospedale. La paziente capisce poco la lingua e deve abituarsi alle usanze locali: niente assistenza, niente cibo. La ferita prova un gran sollievo quando il team della Rega apre la porta della camera d'ospedale.

La signora Leistriz, ancora ignara di quanto le capiterà, ammira «Rami Al Ali»

La donna (70) racconta del suo lavoro di giornalista di moda. Due volte l'anno si trasferisce a Roma e Parigi per il Magazine «Bulletin» dello Schweizerische Modegewerbeverband SMGV per riferire di Haute Couture e delle nuove collezioni. A fine 2012, come ogni anno, visita le diverse sfilate della Settimana della moda «Alta Moda». La sera

prima della partenza, alle 20:30 si reca a piedi alla presentazione di abiti da sera. È buio. Un motociclista brucia il rosso e investe Helga Leistriz.

Quando si riprende dallo svenimento vede la sua gamba in una pozza di sangue. Chissà per quanto tempo era rimasta lì, priva di sensi? L'autoambulanza è arrivata, un'automobilista

Il pass per la stampa, malandato come le sue ossa





aiuta, mentre il motociclista è sparito. Dalla gamba destra sporge un osso, la spalla e il gomito a sinistra dolgono. L'autoambulanza la trasporta velocemente all'ospedale. Alle 22:30 fanno le radiografie, un'ora dopo, i chirurghi iniziano le operazioni varie a spalla, gomito e gamba. Alle 04:30 hanno finito il loro lavoro.

Paese che vai, usanze che trovi

Ancor prima di farsi fare le radiografie, la signora Leistriz riesce a telefonare a suo marito. I due convengono che la cosa migliore è interpellare la Guardia aerea svizzera di soccorso. Mentre lei si fa operare a Roma, lui chiama la centrale operativa nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo. Più tardi, la moglie racconterà che suo marito era stato consigliato con molta competenza e solerzia.

L'organizzazione del ritorno in Svizzera si mette in moto. Il signor Leistriz riceve informazioni utili e le passa alla moglie per telefono. In tanti altri paesi regnano usanze diverse, difficili da comprendere per gli svizzeri. In Italia è normale che l'ospedale non provveda ai pasti e alle bibite, agli asciugamani o a date cure e altre prestazioni. Sono compiti normalmente lasciati ai congiunti. Tanto peggio per chi non ne ha. Per fortuna, la nostra paziente è aiutata da una collega romana. Un poliziotto prende in consegna gioielli e oggetti di valore per metterli al sicuro e riconsegnarglieli più tardi.

Helga Leistriz e tre altre pazienti si trovano in una camera verde. Il personale veste divise verdi, i medici camici bianchi. «Tutto era verde» racconta. A lei che non parla l'italiano, il soggiorno nell'ospedale romano è sembrato una vera e propria Odissea.

L'arrivo della Rega: emozione e sollievo

Dopo le operazioni notturne, la situazione della signora Leistriz è opprimente e il giorno sembra non finire mai. Per fortuna ha vicino il suo cellulare tramite il quale suo marito le annuncia la partenza del jet Rega. A inizio pomeriggio il team medico della Rega arriva all'ospedale. Alla vista della dottoressa e dell'infermiera specializzata giunte con l'autoambulanza, la paziente è felice, grata, commossa e sollevata. Si stupisce delle buone nozioni d'italiano del medico Rega che discute con

il chirurgo nella propria lingua. Con l'autoambulanza tornano all'aeroporto, tutto si svolge senza problemi, Helga Leistriz è sollevata. Dopo un'ora e mezza, il jet Rega atterra all'aeroporto di Zurigo dove attende l'autoambulanza per il trasferimento all'ospedale cantonale di Baden.

Conservare la gioia di vivere malgrado la lunga guarigione

L'incidente di Roma ha conseguenze gravi: la degenza all'ospedale dura cinque settimane, seguita da due mesi di riabilitazione. Alla gamba operata si è formata una necrosi. La paziente è inoltre molto anemica e il processo di guarigione non è soddisfacente. Le ultime ferite si chiudono soltanto dopo nove mesi, per poi riaprirsi di nuovo. E, come se non bastasse, si rompono pure le viti nell'osso della gamba operata.

Helga Leistriz sopporta tutto con il suo atteggiamento positivo, senza prendersela col destino. Tempo addietro, questo suo modo di accettare le cose della vita, l'ha aiutato a vincere la battaglia contro il cancro al seno, durata anni.

Ci vorranno altri interventi chirurgici e le terapie condizioneranno la sua vita ancora a lungo. Nonostante tutto, Helga Leistriz è grata e felice per ogni nuovo giorno di vita.

Ariane Güngerich



La frattura complicata richiede un fissaggio complesso

Oltre un anno più tardi: la Dr. Benedetta Rei e Helga Leistriz ancora insieme nel jet Rega





Durante lo scalo di rifornimento a Samoa c'è il tempo per una foto ricordo: (seconda fila da sinistra: Andy Siegenthaler, Yvonne Horisberger, Anne-Lise Stuby, Knut Griesse, Nadine Flückiger; prima fila da sinistra: Roland Oberholzer, Marc Bühlmann)

Dall'Occidente all'Oriente: il jet Rega fa il giro del mondo

Il giro del mondo in sette giorni

Una settimana, tre pazienti, sette membri d'equipaggio, dodici scali, 43 200 chilometri: salite con noi sull'aeroambulanza Rega per una missione fuori dal comune e logisticamente complessa.

Nella notte del 10 novembre 2012, nel Rega-Center si preparano quattro piloti, due infermiere specializzate e un medico. Affronteranno una delle missioni più lunghe nella storia della Rega. Tra poco prenderanno il posto di un'altra crew Rega tornata da Abu Dhabi con il jet Rega HB-JRA, con il quale faranno il giro del mondo. A bordo dell'aereo si trova già un paziente: per inca-

A Samoa, il jet Rega fa rifornimento non solo di carburante, ma anche di un po' di sole dei mari del Sud

rico di un'assicurazione straniera dovrà essere trasferito dagli Emirati Arabi a San José in California.

In Australia si trovano due sostenitori svizzeri feriti in attesa del ritorno in patria. Per ragioni economiche e logistiche, la Rega ha deciso di abbinare i due voli di lungo tragitto in California e Australia. La combinazione di simili missioni permette di sfruttare al massimo la capienza delle aeroambulanze e di risparmiare sui costi.

Sorvolo dell'Atlantico e del Pacifico

Dopo il pieno di carburante e il cambio dell'equipaggio, l'aereo decolla da Zurigo in direzione dell'Atlantico da attraversare. L'autonomia massima del Challenger CL-604 è di 6200 chilometri, pertanto il volo per la California richiede uno scalo in Groenlandia. La mattina dell'11 novembre (ora locale), l'equipaggio atterra a San José e ricovera il paziente nell'ospedale di destinazione. Dopo il riposo prescritto è tempo di pianificare il volo per l'Australia. 13 000 chilometri d'acqua attendono la crew. Il jet Rega sorvolerà la distesa blu oltremare del Pacifico facendo uno scalo a Honolulu e uno sull'isola Samoa nei mari del Sud. Il pilota Andy Siegenthaler ripensa volentieri a questa traversata: «Il volo sopra questi piccoli paradisi d'Oceania fatti d'isole è indimenticabile per tutti noi».

Mentre il jet Rega si avvicina alla terra australiana, nel Rega-Center a Zurigo ferisce il lavoro attorno ai dettagli organizzativi. Capo interventi e dispatcher assicurano lo svolgimento impeccabile della missione. Fanno in modo che il carburante sia pronto agli



scali, sbrigano le formalità e pianificano la rotta migliore. «Senza tutti questi assistenti dietro le quinte, una missione così complessa non sarebbe fattibile», sottolinea Siegenthaler.

In Australia, l'equipaggio affronta l'ultima tappa del lungo viaggio. Nell'ospedale di Newcastle presso Sydney e a Melbourne aspettano due pazienti svizzeri. Due autoambulanze li porteranno accanto all'aeroambulanza con la familiare croce svizzera. Infine, l'equipaggio, i pazienti e una persona accompagnatrice decollano per il lungo volo verso la patria. Il 16 novembre alle 07:10 ora locale, dopo altri 18 000 chilometri e due scali, il jet Rega atterra su una delle piste dell'aeroporto di Zurigo. I due feriti partono per i rispettivi ospedali svizzeri e sono felici di essere di nuovo a casa. Per l'equipaggio è la fine di un giro del mondo faticoso ma ricco d'esperienze al servizio dei pazienti.

Wanda Pfeifer

Colpo d'occhio dall'aereo sulle isole Fiji



Lavoro efficiente con il nuovo sistema di gestione degli interventi

Coordinamento migliore degli interventi

Un'altra pietra miliare nella storia della Guardia aerea svizzera di soccorso: il 3 dicembre 2012, la Rega ha inaugurato il nuovo sistema di gestione degli interventi. Questa prima parte di un complesso progetto globale contribuisce a migliorare il sistema d'allarme, integrato e standardizzato. Su quattro schermi, i capi intervento oltre alle diverse cartine geografiche vedono altre informazioni utili, quali dati meteo e delle valanghe, oppure ostacoli aerei sul luogo d'intervento. Inoltre, tutti gli interventi sono registrati in modo digitale. I rapporti scritti a mano sono roba dei tempi passati. Il passaggio al nuovo sistema è stato preceduto da un'impegnativa fase di elaborazione dati e di formazione. Oltre al sistema di gestione degli interventi sono stati rinnovati anche i locali della centrale operativa. Durante i lavori, l'operatività è stata garantita grazie a un provvisorio in cantina. Nella fase conclusiva del progetto entro la fine del 2014, la Rega sostituirà anche le oltre 40 stazioni fisse della rete di collegamento nazionale.

Nel prossimo numero del Magazine 1414, vi presenteremo il nuovo sistema di gestione degli interventi da vicino e vi faremo fare un giro nella nuova centrale operativa.

Wanda Pfeifer



Per voi, per noi, e insieme per il bene dei pazienti

I partner forti della Rega



«Il tutto è maggiore della somma delle sue parti». La saggezza del filosofo greco Aristotele vale anche per il lavoro della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega. Per prestare il miglior soccorso a chi si trova in situazione d'emergenza, più delle volte oltre ad una squadra affiatata, ci vuole anche un collettivo efficiente di diverse organizzazioni di salvataggio.

L'atterraggio di un elicottero di salvataggio sul luogo di un incidente attira l'attenzione. «Il paziente è stato trasportato all'ospedale dalla Rega», recitano i dispacci brevi. Sovente, le altre organizzazioni intervenute non sono menzionate: autoambulanze, pompieri, polizia, specialisti del CAS o soccorritori sulle piste. Troppo spesso nel rendiconto dei media si dimentica che la Rega è parte di un collettivo affiatato di organizzazioni a luce azzurra. Invece sono proprio il lavoro professionale e la collaborazione di tutti a contribuire in modo decisivo alla buona riuscita di ogni intervento della Rega.

Intervento maggiore a Wil (SG)

Mercoledì sera, 17 ottobre 2012. Ad un incrocio stradale a Wil (SG) ci sono due auto molto danneggiate. Sul posto, la polizia cantonale sangallese, i pompieri Regione Wil, il servizio autoambulanze Fürstenland Toggenburg e l'equipaggio Rega dell'elibase S. Gallo. Si occupano dei vari feriti e mettono in sicurezza il luogo d'incidente. Ciò che a prima vista sembra essere un grave incidente della circolazione, in realtà è l'esercitazione congiunta delle varie organizzazioni di soccorso locali e della Rega. Vicino al luogo d'incidente messo in scena, Patrick Sieber, capo della formazione dei partner della Rega osserva lo svolgimento e prende appunti per il debriefing dei partner. «La cooperazione fra le varie organizzazioni è di grande importanza per soccorrere feriti o malati acuti in modo veloce e professionale. La comprensione reciproca, la conoscenza dei processi e la comunicazione fra i partner vanno esercitate regolarmente, affinché in caso d'emergenza funzioni tutto in modo impeccabile», sottolinea Patrick Sieber.

Un plusvalore per tutti

È noto ben oltre i confini nazionali che la Rega con i suoi elicotteri di salvataggio e le sue aeroambulanze porta tutti i giorni il soccorso aereo medicalizzato a chi si trova in situazione d'emergenza. Per contro, è meno noto il fatto che la Rega occupa un team di tre persone dedite alla collaborazione con i partner. L'elenco dei partner della Rega è lungo e rispecchia il suo ampio raggio d'azione: organizzazioni di soccorso terrestre, corpi di polizia e pompieri, esercito e protezione civile, guardie di confine e polizia ferroviaria; salvataggio lacuale, soccorritori sulle piste, associazioni forestali e scuole d'agricoltura. «È importante far conoscere ai partner i mezzi e le possibilità della Rega, ma anche i limiti e i pericoli impliciti nel lavoro con un aeromobile di 3,5 tonnellate», spiega Patrick Sieber. Con corsi teorici e pratici su misura e con esercitazioni, Patrick Sieber e i suoi due colleghi Didier Noyer e Daniel Meier trasmettono ai partner le necessarie nozioni.



I tre istruttori Rega:
in alto: Daniel Meier,
sotto da sinistra:
Patrick Sieber e Didier Noyer

Dirigere l'atterraggio
dell'elicottero di salvataggio



Le esercitazioni congiunte apportano alle organizzazioni partner un valore aggiunto. I partner con esperienza nella collaborazione con la Rega sanno quanto è importante saper dirigere in modo preciso e affidabile l'atterraggio dell'elicottero, oppure conoscono l'equipaggiamento medico disponibile. Un plusvalore dunque anche per gli equipaggi della Rega e, specialmente per il paziente che approfitta di una catena di salvataggio performante.

Abbiamo forse dimenticato qualcosa?

Alcuni lettori si domanderanno se esiste una possibilità di perfezionarsi anche per i first responder (primi soccorritori o soccorritori profani, vedi l'articolo a pagina 14). «In verità ci giungono spesso richieste da parte di aziende e privati, desiderosi di conoscere il know-how della collaborazione con i nostri elicotteri di salvataggio», conferma Patrick Sieber e spiega: «Il compito della Rega è il veloce soccorso aereo medicalizzato per persone in emergenza. Perciò, nella formazione dei partner dobbiamo usare le nostre risorse in modo puntuale, dando la preferenza alle organizzazioni con le quali abbiamo contatti ricorrenti». Tempo permettendo, gli istruttori Rega offrono volentieri un corso di formazione teorica.

Per la Rega è chiaro: il soccorso ha bisogno di tutti, dal primo soccorritore alle organizzazioni di soccorso professionale e gli ospedali. Dopotutto vogliamo tutti lo stesso, ponendo al centro del nostro operato il soccorso efficiente e l'assistenza medica per i nostri pazienti.

Karin Hörhager

Primi soccorritori: ci vuole poco per saper fare bene tutto

Primo soccorritore, un anello importante della catena di soccorso

Può capitare a ognuno di noi di trovarsi in una situazione che richiede un primo soccorso. Sinceramente, sapreste cosa fare? Molti di noi hanno frequentato il corso di pronto soccorso anni fa, e il buon proposito di aggiornarsi è sempre stato rinviato. Forse nella speranza di mai essere confrontati con una simile situazione o perché si teme di non fare la cosa giusta nel momento decisivo.

Il sistema semaforo

1.	GUARDARE rosso «Stop!»
2.	RIFLETTERE giallo «inizia la fase attiva»
3.	AGIRE verde «misure in corso»

Guardare: per prima cosa, fatevi un'idea dell'accaduto. Badate con attenzione a possibili pericoli per vittime, soccorritori o curiosi. Pericoli possibili: incendio, esplosioni, cadute, traffico. Cercate di capire già da lontano le condizioni generali della vittima, la dinamica dell'incidente, le lesioni o i sintomi di una malattia acuta.

Riflettere: Valutate la gravità di eventuali pericoli. Adeguate le vostre misure alle circostanze, proteggendo voi stessi, ad es.

- indossare guanti di protezione
- bloccare l'accesso e posare segnaletica
- mantenere la distanza in caso d'incendio, rischio d'esplosione e di caduta

Riflettete, che cosa è indispensabile e che tipo di aiuto serve alla vittima?

Agire: agite secondo le vostre capacità e fate solo ciò che vi sentite in grado di fare. Se possibile, iniziate senza esitazioni. Fatevi aiutare se avete l'impressione che la vittima abbia bisogno d'aiuto o se non ve la sentite da soli.



Dapprima la buona notizia: chi agisce con prudenza e si attiene ad alcuni principi fondamentali, non può sbagliare. Quella meno buona: secondo l'articolo 128 del codice penale svizzero... si rende punibile «chiunque omette di prestare soccorso a una persona da lui ferita o in imminente pericolo di morte, ancorché, secondo le circostanze, lo si potesse da lui ragionevolmente esigere». Certo, ci vuole coraggio e risolutezza a prestare soccorso in una situazione d'emergenza. Un semplice metodo può aiutare a mantenere il sangue freddo in situazioni d'emergenza: è il principio del semaforo.

Guardare, riflettere, agire

Di norma, quando si arriva sul luogo di un incidente per prestare soccorso, il peggio è già accaduto. Perciò: mantenere la calma e cercare di calmare anche la vittima e i curiosi.

Il primo soccorritore è l'elemento centrale

Se una persona ha bisogno di aiuto medico, il primo soccorritore è la persona centrale. Le sue

decisioni formano la base di un'assistenza ottimale e aiutano affinché le successive misure di soccorso e le future cure ospedaliere offrano al paziente le migliori prospettive di completa guarigione. Il vostro primo soccorso può salvare una vita e l'allarme immediato facilita l'arrivo veloce dei soccorritori professionisti. In molte situazioni d'emergenza e di malattie gravi, il tempo è un fattore decisivo. Il primo soccorritore con le sue nozioni e capacità previene le perdite di tempo.

Leggendo questo articolo, magari vi siete detti che è ora di aggiornare le proprie nozioni? In Internet trovate il corso nelle vostre vicinanze, adatto alle vostre esigenze. Seguitelo, anche nella speranza di non dovere mai mettere in pratica la teoria appresa.

Karin Hörhager

La storia di un successo:

Il Soccorso alpino Svizzera

Il Soccorso alpino Svizzera (SAS) è una fondazione indipendente di pubblica utilità sostenuta dalla Rega e dal Club alpino svizzero CAS ed è partner dei cantoni, che hanno affidato i compiti del soccorso alpino al SAS. Ne fa eccezione il canton Vallese. Le 90 stazioni di soccorso delle sette associazioni

«Happy end» dopo quattro giorni di ricerca nella regione dell'Alpstein

Una ricerca estenuante

La ricerca di persone date per disperse fa parte dell'ampio raggio d'azione della Rega. Se i voli di ricerca della Guardia aerea svizzera di soccorso non danno risultati positivi, si mettono in moto le colonne di soccorso del Club alpino svizzero per la ricerca terrestre. Le premesse per una ricerca riuscita sono l'esecuzione sistematica e la buona collaborazione fra i partner coinvolti. Una ricerca eseguita a primavera inoltrata 2012 nella regione dell'Alpstein ne è un buon esempio.

Domenica pomeriggio, 29 aprile del 2012 la centrale operativa della Rega riceve un allarme. Durante un'escursione nell'Alpstein, una giovane donna è precipitata. Nonostante le ferite riesce ad allarmare la Rega, ma non sa dire dove si trova. Ancor prima di riuscire a saperne di più, il collegamento con la capo interventi si interrompe. E così ha inizio una delle operazioni di ricerca più lunga del recente passato.

La polizia del canton Appenzello interno mobilita la colonna di soccorso CAS Appenzello per la ricerca terrestre. L'equipaggio Rega dell'elibase San Gallo inizia con un volo di perlustrazione. All'inizio, un forte vento disturba l'operazione. A causa delle turbolenze, l'elicottero non può volare basso e le voci dei soccorritori a terra sono smorzate dalle raffiche. Nei giorni

successivi il favonio si placa ma la donna rimane introvabile. Oltre agli alpinisti del CAS e alla Rega partecipano alla ricerca anche le Forze aeree con un Super Puma. Il fatto che la donna abbia potuto comunicare la sua caduta di persona dà ai soccorritori la speranza di trovarla ancora in vita. Il 2 maggio, dopo quattro giorni di ricerca infruttuosa trovano la dispersa, in vita e in grado di comunicare!

Questo breve riassunto non può rendere nel dettaglio la storia delle lunghe e intensive ricerche, ma è un ottimo esempio di quanti partner lavorano insieme per salvare persone in situazioni d'emergenza e prova l'importanza di strutture e standard collaudati.

Karin Hörhager

In caso di cattive condizioni di visibilità la ricerca è possibile solo a piedi



regionali sono dislocate sulle Alpi, Prealpi e sul Giura in modo che i circa 2800 soccorritori alpini possano raggiungere in breve tempo i luoghi d'infortuni.

Altre informazioni:

www.alpinerettung.ch

Vedi anche l'illustrazione sulla doppia pagina che segue.



Disperso! La ricerca

**Gli annunci di persone scomparse vanno diretti sempre alle polizie cantonali. S
In caso di ricerche in montagna collaborano diversi partner. I**



Le Forze aeree

Disponibilità:	24 ore su 24
Tempo di reazione:	1–2 ore
Attrezzatura:	verricello 75m visori notturni per piloti ricerca con l'infrarosso FLIR
Velocità:	275 km/h
Punti di forza:	grande carico utile (ca. 4t) missioni notturne ricerca persone con l'infrarosso FLIR
Punti deboli:	dipendenza meteo velivolo grande, forte vento dal rotore

Consigli del Soccorso alpino Svizzera

- pianificare le escursioni con cura e serietà
- non andare da soli
- comunicare a congiunti o amici l'itinerario previsto
- indossare abbigliamento colorato, vistoso
- attirare l'attenzione
 - chiamando
 - lampeggiando con una torcia
 - azionare il flash della macchina fotografica, accendere il cellulare
 - usare un fischietto
 - accendere un fuoco

Il Soccorso alpino Svizzera (SAS)

Disponibilità:	24 ore su 24
Tempo di reazione:	5–15 minuti
Mezzi d'intervento:	materiale tecnico alpino, occhi, orecchi, voci specialmente d'estate: cani per la ricerca terrestre specialmente d'inverno: cani da valanga apparecchio ricerca vittime da valanga rilevatore Recco materiale tecnico alpino
Velocità:	marcia/ev. velocità d'auto
Punti di forza:	ideali con qualsiasi tempo missioni diurne e notturne presenti in tutte le regioni, conoscenza del territorio, pratici della regione e delle montagne molte persone disponibili trasporto con elicottero possibile
Punti deboli:	richiede tempo a rischio di caduta massi o valanghe limiti fisici, tecnici e territoriali



ca di una persona

Sono loro ad assumersi la responsabilità e a organizzare le necessarie ricerche. I rispettivi punti di forza o i punti deboli sono complementari.

Il salvataggio aereo della Rega

Disponibilità:	24 ore su 24
Tempo di reazione:	5–15 minuti
Attrezzatura:	verricello 90m IMS-Catcher (localizza i cellulari) visore notturno per il pilota faro (portata 1,5km)
specialmente d' inverno:	rivelatore Recco apparecchio ricerca vittime di valanghe
Velocità:	260 km/h
Punti di forza:	disponibilità permanente medico d'urgenza a bordo cure intensive a bordo idoneo per voli notturni grande esperienza pratica
Punti deboli:	dipendente dalla meteo capacità di trasporto limitata ricerca unicamente aerea



Consigli della Rega

- conoscere le coordinate (cartina geografica, GPS)
- scaricare l'app Rega per Smartphone
 - allarme veloce e diretto
 - trasmissione della propria localizzazione
 - info sulla rimanente carica della batteria
- allarmare per tempo
- caricare interamente il cellulare
- tenere il cellulare su di sé (batteria)
- risparmiare la carica (niente chiamate inutili)
- rimanere raggiungibili, (non spegnere o impostare «silenzioso»)
- mantenere il sangue freddo



In forma e soddisfatto a 5300 m s/m

Polmone forato da una costola: medico tibetano salva il ferito

La vita appesa a un filo

Un viaggio straordinario: nell'Estremo Oriente col rampichino. Walter Staudenmann non vede l'ora e si prepara al meglio. Ma l'altitudine estrema è insidiosa. Il ciclista sportivo perde i sensi, cade e si ferisce gravemente.

I due medici della Rega giunti all'ospedale militare di Shigatse in Tibet definiscono lo stato del paziente «avvizzito». Cadendo dal rampichino, Walter Staudenmann si è fratturato diverse costole, una delle quali ha forato un polmone: la sua vita è in pericolo. La lesione ha causato un pneumotorace spontaneo, ossia la presenza di aria nel cavo pleurico. La pressione

nel polmone destro si riduce. Il polmone si affloscia mentre lo spazio tra polmone e torace si riempie d'aria che preme sul polmone sano. La funzione cardio-circolatoria è compromessa e mette in pericolo la vita del paziente.

Il medico locale fa la cosa giusta, introduce nel torace una cannula di drenaggio, salvandogli la vita. L'aria può uscire e il polmone si rigonfia.



L'altitudine si fa sentire

Walter Staudenmann è uno sportivo e si sente in forma. Non vede l'ora di cominciare la straordinaria vacanza nell'Estremo Oriente. Da due anni si sta preparando a questo viaggio. Sa che l'altitudine estrema non va presa sotto gamba. Con il suo gruppo ha pernottato varie volte a quota 4000 m s/m, a volte è salito a quota 5300 metri. Arrivati a Shigatse, la seconda città tibetana per importanza, situata a 3800 m s/m, Staudenmann non bada ai problemi respiratori notturni. Ritiene che siano normali e conta sul miglioramento, una volta abituatosi.

A una cinquantina di chilometri dalla città, il gruppo sta pedalando lungo l'unica strada della zona. Ed ecco la disgrazia. Staudenmann è a terra e quando per un attimo riprende coscienza, nota molte persone attorno a lui. Poi sviene di nuovo. La perdita di coscienza è all'origine della sua caduta dalla bici. Un'autoambulanza lo trasporta all'ospedale di Shigatse. Tra uno svenimento e l'altro sente forti dolori nella parte destra del torace. L'introduzione nel torace della cannula di drenaggio avviene senza anestesia, una pratica comune nell'ospedale locale, ma inimmaginabile per noi svizzeri. Inimmaginabili anche i dolori che Staudenmann deve sopportare. Si renderà conto solo più tardi delle gravi conseguenze di una caduta apparentemente banale. Fortuna nella sfortuna: Walter Staudenmann è vivo!

Un'organizzazione complessa

Il capocomitiva informa l'assicurazione. Ancora in giornata, Mobi24 contatta la Rega che valuta diverse possibilità. I rimpatri da questa parte del mondo sono rari e complessi e richiedono una pianificazione lungimirante. I capo interventi



Shigatse in Tibet



Il medico della Rega Alexander Pfister spiega a Staudenmann la sorprendente radiografia di allora

a Zurigo sono sollecitati al massimo e fanno un ottimo lavoro. Ci vogliono i visti d'entrata e altre autorizzazioni, i voli da e per Shigatse non sono molti, l'ossigeno va acquistato sul posto e, infine, occorre informare l'ambasciata e le autorità locali.

Alla fine, i due medici della Rega Regula Amiet e Alexander Pfister, volano via Amsterdam, Pechino e Chengdu a Shigatse. Il paziente «avvizzito» ha urgente bisogno d'aiuto, specialmente per le cure personali e il cibo. Come in altri paesi, anche qui queste incombenze toccano ai famigliari. Amiet e Pfister procurano stoviglie, alimenti, e prodotti per la cura e l'igiene personale, e si occupano del benessere di Staudenmann. Intanto, l'organizzazione del volo di ritorno procede a pieno ritmo.

24 ore di viaggio

«L'arrivo dei medici della Rega mi diede un gran sollievo. Era come essere già più vicino a casa e mi sentivo rassicurato», ricorda oggi



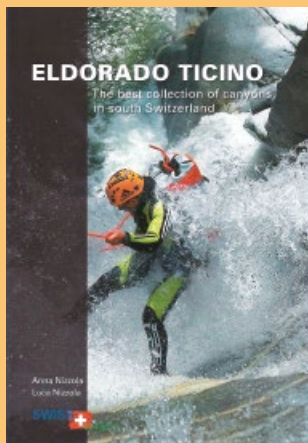
Walter Staudenmann. Le cure mediche con drenaggio, respirazione assistita e flebo ricevute sono adeguate. La Rega, oltre alle nozioni professionali porta anche un po' di calore e aria di casa nella camera d'ospedale. Durante la trasferta all'aeroporto, distante 45 km, Walter Staudenmann sente nuovamente e più di prima, un gran sollievo. Ora il ritorno in Svizzera è decisamente iniziato. Nel corso del viaggio di 24 ore succede quel che i team della Rega vedono sovente: il paziente migliora nettamente. Grazie alle terapie applicate nell'Estremo Oriente, la sua degenza all'ospedale Insel di Berna dura soltanto dodici ore. Dopo sole quattro settimane, Staudenmann è di nuovo al cento per cento abile al lavoro. E pensare che appena qualche settimana prima, la sua vita era stata appesa a un filo. Un pensiero che non lo abbandona mai e che lo riempie di enorme gratitudine.

L'ossigeno si acquista sul posto

Ariane Güngerich

Tutto sul canyoning

A pagina 23 vi presentiamo un reportage sul canyoning. Se l'argomento vi intriga e desiderate saperne di più, prima di avventurarvi nelle gole di un qualche torrente alpino in compagnia di una guida esperta, vi consigliamo di leggere «Eldorado Ticino», di Anna e Luca Nizzola, edito da Swiss canyon. Si tratta di una guida completa con più di 100 itinerari in Ticino, con mappa, grado di difficoltà e stupende immagini. Un vero «must» per chi desidera avvicinarsi in tutta sicurezza a questo sport.



Il 2013 è l'anno di Oskar Bider

Cento anni fa, il 13 luglio 1913, il pioniere dell'aviazione svizzera, Oskar Bider decollò dall'allora aeroporto Berna-Beundenfeld per una trasvolata delle Alpi. Il piano di volo per l'esile aeromobile monoposto Bleriot XI prevedeva il sorvolo dello Jungfrauoch (3457 m s/m), e di giungere a Milano via Domodossola e la Lombardia. Bider raggiunse fama mondiale e divenne un precursore dell'aviazione svizzera. Per il 2013 sono previsti quattro eventi in sua memoria.

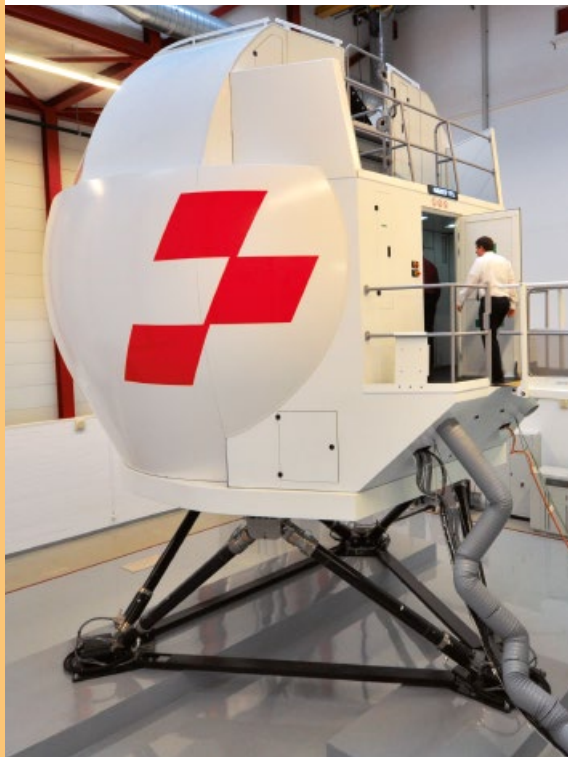
Info dettagliate: www.bider-oskar.ch

Rolf Ellwanger



Nel simulatore per piloti d'elicottero si esercitano emergenze

Allenamento ottimale per i piloti della Rega



Il simulatore della Rega presso il SAT a Zurigo-Kloten

Con il simulatore per il volo con elicottero, la Rega introduce nuovi standard per la formazione dei piloti. Dall'inverno scorso, si addestrano con emergenze simulate in modo realistico, impossibili da mettere in pratica con un elicottero vero.

L'addestramento nel simulatore, da tempo una realtà per i piloti d'aerei, non è ancora standardizzato per tutti i piloti d'elicottero Rega. I piloti assegnati al tipo EC 145 hanno potuto esercitarsi nel rispettivo simulatore nei pressi di Colonia (D), mentre i piloti che volano con i nostri elicotteri d'alta quota AgustaWestland Da Vinci non hanno avuto questa possibilità. Tutti i loro voli d'addestramento sono stati eseguiti con le macchine vere. Chiaramente, non era possibile simulare certe situazioni estreme.

Onde poter esercitare in modo realistico anche emergenze quali l'arresto del rotore di coda, la Rega si è dotata di un simulatore proprio. Esso è in funzione da metà febbraio di quest'anno ed è gestito da Swiss Aviation Training (SAT) all'aeroporto di Zurigo-Kloten.

Addestramento flessibile in condizioni realistiche

Il nuovo acquisto è un simulatore certificato «Full-Flight». Il cockpit con tutta la strumentazione è identico a uno vero. Inoltre, il simulatore offre una fedele riproduzione del campo visivo dal cockpit ed è sistemato su una piattaforma mobile che imita assai realisticamente i movimenti di volo. «Il pilota in allenamento deve dimenticare di trovarsi in un simulatore e non in una macchina vera», spiega Willi Simic, responsabile del simulatore e pilota d'elicotteri Da Vinci.

I vantaggi sono evidenti: esercitare le procedure d'emergenza spinte aumenta la sicurezza di equipaggio e pazienti nella quotidianità. In più, l'esercitazione nel simulatore è meno costosa dei voli d'addestramento con gli elicotteri veri. Per non parlare della riduzione delle immissioni foniche e ambientali. Va aggiunto che l'esecuzione di voli d'addestramento con l'elicottero è condizionata dalla meteo. Nel simulatore non si dipende dalle bizze del tempo né dall'ora:



Il cockpit nel simulatore

è possibile allenarsi nel volo notturno anche in pieno giorno. Infine, il simulatore offre l'ambiente ideale per esercitarsi nel volo strumentale.

Si prevedono da dieci a dodici ore d'addestramento per pilota l'anno, a complemento di ulteriori esercizi con gli elicotteri veri. Per assicurare il pieno sfruttamento del simulatore, lo usa anche il costruttore AgustaWestland e la SAT può noleggiarlo a terzi.

Date un'occhiata all'interno del simulatore guardando il nostro video

www.simulator.rega.ch

Wanda Pfeifer

Domanda alla Rega

«Vado spesso e volentieri in montagna e non è raro che le mie escursioni mi portino nella zona alpina di confine. Che cosa devo fare in caso di un'emergenza? Posso allarmare la Rega anche se capitasse nella fascia di confine? È possibile con l'app Rega e la funzione «ho bisogno d'aiuto all'estero?»»

Karin Aeschbach, Wettingen

Cara signora Aeschbach



Per principio, all'estero la Rega non assiste direttamente sul luogo le vittime di un incidente. La responsabilità spetta alle organizzazioni di soccorso locali. Ci sono tuttavia casi nei quali la Rega interviene nella fascia di confine, ma questo su esplicita richiesta da parte dei soccorritori locali di un elicottero di salvataggio della Rega.

Se, in caso di un'emergenza non è sicura di trovarsi ancora su suolo svizzero oppure già all'estero, le consigliamo di selezionare per primo il numero d'allarme della Rega 1414, oppure via App Rega, di inviare il messaggio «ho bisogno d'aiuto in Svizzera». Questo vale specialmente in caso di difficile accessibilità, quando l'aiuto è urgente e la strada per mezzi di soccorso terrestre è troppo lunga, oppure quando la gravità delle ferite o le condizioni di salute sono tali da rendere necessario l'intervento d'un elicottero di salvataggio.

Se, per contro, è certa di trovarsi all'estero consigliamo di selezionare il numero d'allarme europeo 112, oppure il numero 911, rispettivamente di informarsi (guida turistica) sui numeri locali per le emergenze, secondo il paese di destinazione. L'esperienza insegna che così il salvataggio in caso di situazioni d'emergenza al di fuori della Svizzera si avvia più celermente. Ciò specialmente quando le organizzazioni di soccorso regionali hanno bisogno di informazioni dettagliate circa il luogo d'incidente e le condizioni meteo locali. Qualora debbano mobilitare la Rega, questa centrale d'allarme trasmetterà la sua chiamata immediatamente a noi.

La funzione «ho bisogno d'aiuto all'estero» dell'App Rega non è pensata per allarmare in caso di emergenza acuta all'estero. Serve quando la Rega deve organizzare un ritorno in patria per problemi medici all'estero. In un caso simile, i pazienti di norma sono già degenti in un ospedale e i nostri medici consulenti, dati trasmessi con l'app alla mano, parlano con i medici locali e danno il via ai preparativi di un adeguato ritorno in patria.

Cordiali saluti

Robert Frey
Capo centrale operativa elicotteri

Informazioni sull'app Rega:
www.app.rega.ch



«La vostra
domanda ci
interessa»

**C'è qualcosa che volevate
domandarci da tempo?
Inviateci la vostra
«domanda alla Rega»
all'indirizzo sottostante:**

Comunicazione Rega
«domanda alla Rega»
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto

Modulo di contatto
www.info.rega.ch

Cura i pazienti in volo e si impegna per i mammiferi marini

Impegno per umani e animali

Da dieci anni, la specialista in terapie intensive Yvonne Horisberger accompagna e assiste pazienti nell'aeroambulanza Rega o negli aerei di linea. Privatamente accudisce molti animali domestici e si impegna per i mammiferi marini.

Yvonne Horisberger è pronta, il bagaglio per una missione prolungata è fatto, quando suona il cellulare. Due ore e mezza prima del decollo, la centrale operativa della Rega comunica che lo stato del paziente all'estero è peggiorato. Il ritorno in patria è momentaneamente rinviato. La flessibilità è una capacità senza la quale le missioni della Rega in giro per il mondo non sarebbero fattibili.

Il giro del mondo

Di nuovo dunque ci vuole flessibilità. Come quel pomeriggio del novembre 2012, quando Yvonne Horisberger riceve l'informazione che deve salire a bordo alle ore 01:15 di quella notte, per una missione di sei giorni attorno al mondo. Per un intervento così, molto raro e impegnativo con più pazienti a bordo, ma anche speciale, Yvonne sacrifica volentieri due giorni di libero.

Allo scalo in Groenlandia, la temperatura esterna raggiunge i -20° C, all'isola di Samoa sono $+28^{\circ}$ C. L'infermiera specializzata non può dormire per 35 ore, e a questo si aggiunge l'effetto del fuso orario. Però, un lavoro utile per gli altri aiuta a superare le crisi momentanee durante le missioni impegnative e lunghe. La più bella ricompensa è la gratitudine dei pazienti. Attendono con gioia l'arrivo del team Rega. Solievo e aria di casa li liberano dalle tante preoccupazioni e dal senso di abbandono.

Circondata da animali

L'infermiera specializzata ritrova il suo equilibrio a casa. Durante i giorni liberi cani, gatti, conigli, galline, capre, maiali e asini la tengono occupata. Si impegna con passione per i mammiferi marini e il loro spazio vitale. Yvonne Horisberger è membro del comitato dell'organizzazione no profit OceanCare, attiva in tutto il mondo. L'ONG appoggia progetti di ricerca e in parte realizza progetti propri. A volte, lei partecipa personalmente ai corsi offerti sulla «Nave di ricerca sulle balene» di OceanCare. Almeno una volta l'anno, si libera dalla schiavitù del cellulare e si gode la pace e il silenzio in alto mare. A volte accompagna dei passeggeri della nave, «convertendoli» alla causa di balene e delfini, li sensibilizza alla protezione dei mari e spiega loro le masse immense di rifiuti sui fondali e l'effetto nefasto sui mammiferi e sugli altri abitanti del mare. Infine, divulga le sue nozioni anche attraverso conferenza nelle scuole. Tutto questo è il suo impegno privato e professionale per esseri umani e animali. «Una delle cose più belle per me è trovarmi nel silenzio della notte dopo un intervento, da sola, nell'hangar della Rega all'aeroporto di Zurigo: è una sensazione mistica!».

Ariane Güngerich



La specialista in terapie intensive Yvonne Horisberger al lavoro nell'aeroambulanza

Gole e canyon naturali ricchi di fascino

Ticino, eldorado del canyoning



La persona infortunata è issata a bordo dell'elicottero

Sono armati di casco, corde, moschettoni, imbracature; protetti da una muta in neoprene, calzari e guanti, discendono i corsi d'acqua alpini. I canyoningisti praticano uno sport che unisce l'alpinismo e il mondo acquatico e che suscita un crescente interesse. Sempre più persone giungono in Ticino per praticare tale disciplina, ma il rischio può essere dietro l'angolo.

Quando si parla di canyoning torna spesso alla mente la tragedia del Saxetbach del 27 luglio 1999: quel giorno a Wilderswil, nell'Oberland bernese, morirono 21 persone, di età compresa fra i 19 e i 32 anni. Il canyoning però non è necessariamente uno sport estremo. Si pratica in gruppo (da 4 a 8 componenti) e come per altre discipline esistono percorsi di varia difficoltà. «Il Ticino – afferma Juanito Ambrosini, alpinista specialista del soccorso con elicottero – è un vero e proprio paradiso per la pratica di questo sport grazie alla meteo, alla configurazione del territorio soprattutto nelle valli del Sopraceneri, alle molte possibilità offerte e ai canyon perfettamente attrezzati.»

Infortunati in aumento

Con il numero crescente degli amanti di questo sport aumentano inevitabilmente anche le probabilità che qualcuno subisca un infortunio. «Sovente gli infortuni avvengono per stanchezza, sopravvalutazione delle proprie capacità, abbassamento del livello di guardia a fine giornata o semplicemente per fatalità o sfortuna e più delle volte riguardano fratture agli arti inferiori» spiega Juanito Ambrosini. «La prolungata permanenza in acqua abbassa la temperatura corporea e di conseguenza la muscolatura, i tendini e i legamenti diventano più rigidi e in caso di posizione errata degli arti inferiori è molto facile procurarsi una distorsione, una contusione, una lussazione o anche una frattura. Poi capita di dover recuperare qualcuno in piena notte perché aveva sottovalutato la lunghezza e la durata della discesa!», conclude Ambrosini.

Prepararsi è indispensabile

Con la giusta preparazione tecnica, un discreto allenamento atletico e un po' d'esperienza, si può godere in tutta sicurezza della bellezza di luoghi incontaminati e del piacere di uno sport praticato all'aria aperta. «È indispensabile procedere per gradi e non voler strafare» sottolinea l'esperto di canyoning. Altrimenti è quasi inevitabile che qualcuno finisca col farsi male e che, trovandosi in luoghi impervi debba essere soccorso dall'elicottero della Rega, o via terra dagli specialisti di canyoning.

Federica Mauri

Un appassionato di canyoning infortunatosi, raggiunto dai soccorritori riceve le prime cure dal medico Rega





REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

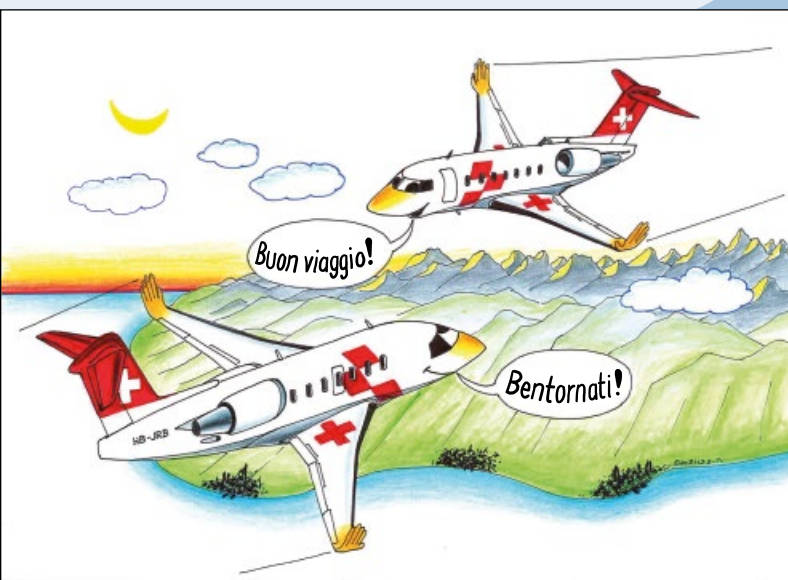
Una delle tre aeroambulanze della Rega vola verso una destinazione nel mondo per riportare a casa un paziente. L'altra sta tornando da lontano con una persona ferita o malata per farla curare vicino a casa sua. Copiando la prima immagine, il disegnatore ha fatto dieci errori. Riesci a trovarli?



Soluzioni dei n° 79 e 80:

I dieci errori si trovano sulla nostra pagina Web all'indirizzo:

www.1414.rega.ch



© Illustrazione: Joggi / Peter Jost

Concorso

Collega le cifre e rispondi alla seguente domanda:

Come si chiama ciò che vedi?

Scrivi la risposta su una cartolina postale e spediscila entro il 20 luglio 2013 a:

Rega Base Ticino

«Quiz» Periodico dei sostenitori 1414

Aeroporto cantonale di Locarno

6596 Gordola

Fra le risposte esatte, la Rega estrarrà a sorte dieci fortunati vincitori di una borsa a tracolla del valore di 49 franchi ciascuna.



Buona fortuna!

Soluzione del no. 79: La rampa dell'aeroambulanza pesa 42 chili.

Hanno vinto un modellino telecomandato dell'elicottero Da Vinci del valore di 49 franchi:

Margrit Burkhalter, Roggwil; Elia Colombini, Cama; Massimiliano Daldini, Genève; Silvan Andrin Kuster, Altendorf; Luca Nicolò, Zug; Jane Perron, Fribourg; Franca Schmid, Lustdorf; Ewan Siegenthaler, Rivaz; Katja Straumann, Niederbuchsiten; Amélie Zellweger, Tesserete

Congratulazioni!



© Illustrazione: Fides Friedeberg

Cerchiamo talenti per l'aviazione



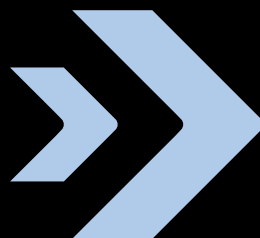
Sognare di volare? Ognuno(a) può farlo. Tu vuoi di più. Vuoi che il tuo sogno diventi realtà, o meglio, vuoi che il tuo sogno diventi la tua professione. SPHAIR è l'organizzazione che ti può spalancare le porte verso un futuro nell'aviazione e ti prepara la strada per usufruire delle molteplici possibilità professionali offerte in questo campo.

www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero
Forze aeree



SPHAIR

Tutti per uno, e la Rega per tutti

Sportivi e gente normale; gente «fiscata», da vita all'aria aperta, che li trattiene in una stanza (talvolta!) soltanto per allenarsi in palestra; e pantofolai, meticolosi organizzatori del lavoro altrui, la scelta dello slow-moving come ragione di vita. Tutti uniti in un team, ognuno un prezioso anello indissolubile della medesima catena umana, ognuno autonomo e spirito libero, tuttavia concatenato e valorizzato nel lavoro del gruppo, nell'ideale comune, nella realizzazione di una missione prima ancora che nella pratica esecuzione di un servizio insostituibile. Questa per me è la Rega.

E ci trovo un'analogia quasi fisica con il mondo della subacquea, al quale ho dedicato gran parte della mia vita, e con il più recente mondo parallelo dell'organizzazione ed accompagnamento di viaggi personalizzati.

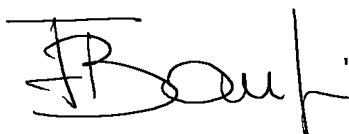
Sott'acqua posso andarci in gruppo oppure in solitaria, rilassarmi nuotando nei caldi e colorati mari tropicali oppure fiondarmi in esperienze estreme, vuoi per le destinazioni (oscure, fredde, etc.) vuoi per gli animali con cui voglio interagire (serpenti, squali, etc.).

Ma è proprio questo il punto nodale: voglio? ... Non sono mai io solo a volerlo, non sono mai

io solo a realizzarlo. Con me si impegnano decine di persone che lavorano in penombra, schivando la notorietà, facendo tesoro della libertà consacrata dalla propria privacy, della professionalità e della capacità acquisita in anni di dedicata applicazione, offrendo il proprio sostegno a piene mani e con piacere: proprio come nella Rega!!

E' (anche) grazie a loro se io riesco a raggiungere i miei traguardi, sia che si tratti di immergermi sotto la banchisa ghiacciata in Mar Bianco oppure di documentare la interazione di intere famiglie di capodogli nei Caraibi.

La Rega? No, per fortuna non ho ancora avuto necessità di chiamarla. Tuttavia ho sempre con me la tessera ... non si sa mai.



Franco Banfi



Franco Banfi

Fotografo e subacqueo professionista, membro del Canon Ambassador & Explorer team. Campione mondiale di fotografia subacquea, vincitore di concorsi fotografici mondiali quali: TPOTY Travel Photographer of the Year, Ocean Views Photo Contest del Nature's Best Photography, IPA International Photography Awards' competition, ICP International Conservation Photography Awards.

Membro del Wild Wonder of Europe dream team's photographers e del IEPA International Environment Photographers Association

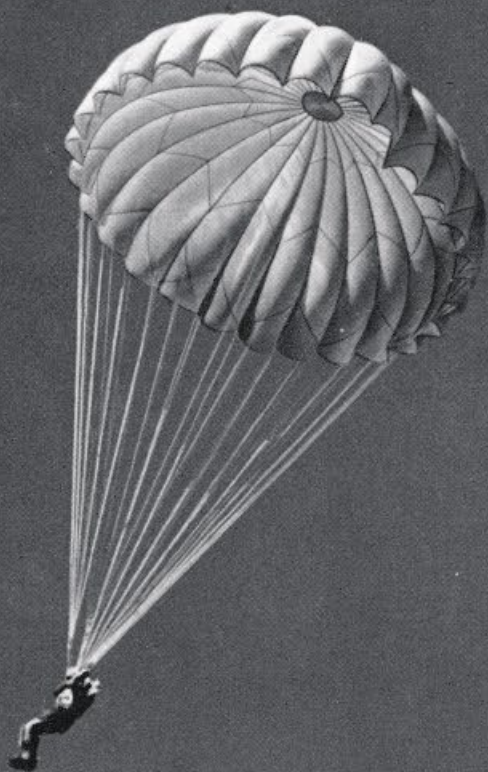
Maggiori informazioni: www.banfi.ch



1952 – 1954: formazione di paracadutisti in Inghilterra

Salti coraggiosi con la Royal Air Force

I primi equipaggi della Guardia aerea svizzera di soccorso includevano anche dei paracadutisti. Si ricorreva a loro quando non era possibile atterrare con l'aeroplano sul luogo di un infortunio in montagna. Furono inviati in Inghilterra, dove dal 1952 al 1954, gli esperti istruttori della Royal Air Force trasformarono tre dozzine di soccorritori alpini svizzeri in provetti paracadutisti.





Come fu possibile che a dei civili svizzeri fosse concessa una formazione militare in Inghilterra? E questo a soli sette anni dalla fine della seconda guerra mondiale!

Fu un consigliere federale in persona ad abbattere le barriere

Il dr. med. Rudolf Bucher, allora presidente della Guardia aerea svizzera di soccorso, non si fece problemi ad andare dritto dalle persone più in alto per una sua causa: si rivolse al governo federale. Nell'estate 1952, nell'ufficio del consigliere federale Max Petitpierre, allora ministro degli esteri, il dr. Bucher spiegò il suo problema. Il magistrato, di solito piuttosto freddino, si lasciò convincere. Un breve colloquio telefonico con l'ambasciata britannica, e il permesso di principio da parte inglese fu accordato. Il consiglio federale a sua volta autorizzò questo servizio di natura militare all'estero. Il carisma di Bucher nel contatto personale con le autorità si rivelò efficace. Il 24 settembre 1952, ad appena cinque mesi dalla fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso, i primi dodici soccorritori si trovarono a Zurigo-Kloten con «armi e

bagagli» pronti per il volo a Londra, generosamente offerto dalla Swissair!

Ha inizio l'avventura inglese

Ecco dunque i dodici scombusolati soccorritori alpini svizzeri in Gran Bretagna. Nella «Scuola di paracadutismo di Abingdon» nel Ducato di Oxford, famosa nel mondo, si adeguano rapidamente al ritmo e alle abitudini degli istruttori inglesi. La mattina bevono il tè, mangiano prosciutto con le uova e il porridge e poi via spediti incontro alla brezza fredda, a iniziare l'addestramento. Nel giro di quattro settimane dovranno imparare l'arte del paracadutismo e perfezionarsi in modo tale da essere poi in grado di praticarlo anche nelle Alpi svizzere.

È un periodo di applicazione intensiva, addolcito comunque da qualche festa serale con gli ufficiali inglesi. Ancora oggi, i veterani di allora si illuminano al ricordo di quelle settimane di duro allenamento e di collegialità internazionale.

Formazione in quattro tappe

Nella prima fase gli aspiranti imparano a rotolare correttamente al momento dell'atterraggio. Agli esercizi in palestra segue la fase due, con un salto da 30 metri d'altezza da una gru roteante. Il movimento a rotazione della gru simula un forte vento.

La terza fase prevede salti da una mongolfiera ancorata a terra. A quota 250 m, otto uomini si trovano nella cesta sotto la mongolfiera e si armano di coraggio per il primo salto. Legati alla corda a strappo fanno il passo nel vuoto: un'esperienza indelebile e un gran sollievo all'apertura del paracadute che li fa scendere dolcemente incontro alla terra ferma! Dopo i primi salti, il coraggio aumenta.

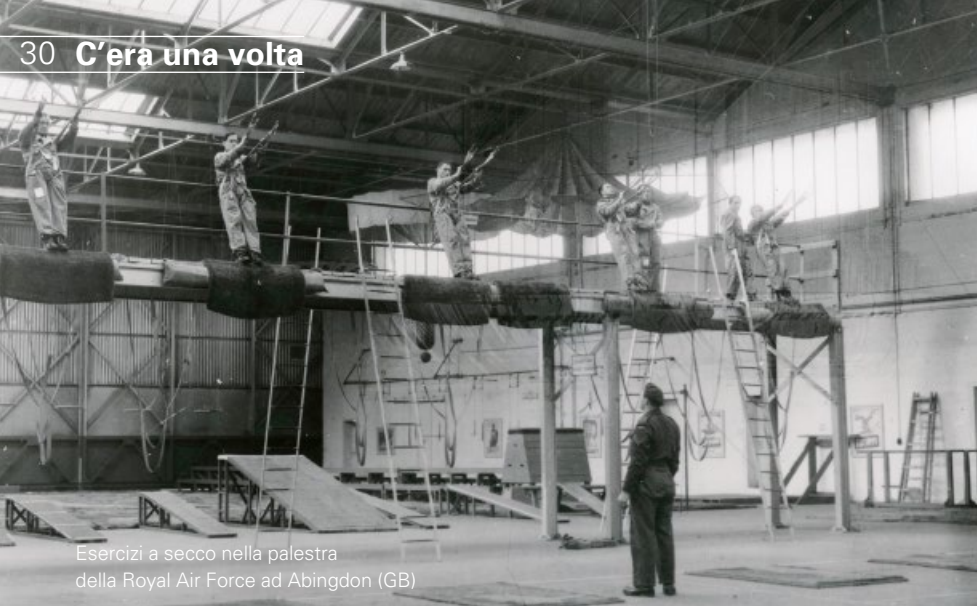
Nella quarta fase si aggiunge la velocità dell'aereo. Per la maggior parte degli aspiranti

I dodici svizzeri con il loro istruttore della RAF 1., 5. e 6. da destra: Dölf Wiler, Walter Odermatt e Paul Lenzlinger nel settembre 1954...

... e nel 2013 nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo



Collegato a un veicolo con altoparlante, l'istruttore grida i suoi ordini ai paracadutisti svizzeri nella mongolfiera



Esercizi a secco nella palestra della Royal Air Force ad Abingdon (GB)

svizzeri si procede un po' troppo in fretta. Attrezzati con casco di feltro, stivali da salto e paracadute siedono nell'enorme quadrimotore Hastings. Aspettano angosciati il tipico rumore dei motori in frenata e il lampeggiare della luce verde sopra il portellone dell'aereo. Uno dopo l'altro saltano a 220 km orari nella scia d'aria del velivolo. Cadono a grappoli e all'atterraggio si abbracciano con sollievo. I salti sono ripetuti all'infinito e ogni volta cambia il vento. Alla fine eseguono i salti anche di notte.

Dopo quattro settimane di duro lavoro, i partecipanti sono paracadutisti brevettati. Sono fieri titolari di un certificato firmato dal Wing Comander Kilkeny, il comandante della «First Parachute School of the RAF». Ora si tratta di mettere in pratica nell'aspro mondo alpino svizzero quanto hanno imparato in Gran Bretagna.

A casa è tutta un'altra cosa

In Svizzera, i neo brevettati paracadutisti dovettero superare nuovamente tutti gli esami, sebbene gli esperti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile avrebbero potuto imparare qualcosa dagli esaminandi. Si scoprì però che il paracadutismo in alta montagna pone davanti ad altre sfide. L'aria rarefatta, i velivoli più piccoli, le correnti d'aria volubili e, non da ultimo, gli atterraggi su terreni difficili, sono tutte condizioni completamente differenti. Così gli svizzeri svilupparono metodi appositi e attrezzature adatte agli interventi in zone rocciose, con la neve e il ghiaccio.

Nel 1955, gli inglesi vennero in visita in Svizzera. Si stupirono del coraggio degli svizzeri e del loro modo libero ed eccentrico di fare uso delle nozioni acquisite in Gran Bretagna. I veterani raccontano con fierezza come gli istruttori in visita annotarono certe cose per metterle poi in pratica nel loro paese. Probabilmente, lo chiamarono «feedback».

Una tecnica di breve durata

La tecnica del soccorso con paracadute era abbastanza costosa, le opportunità di usarla

limitate. Inoltre, le operazioni con elicotteri erano sempre più precise. La messa in circolazione del primo elicottero di proprietà della Guardia aerea svizzera di soccorso nel 1957, segnò la fine del salvataggio con l'aiuto dei paracadutisti. Nel 1959, il periodo intenso e un po' esotico dei paracadute fu archiviato definitivamente. Il coraggio e lo spirito pionieristico di tutti i coinvolti meritano tuttavia ancora oggi il nostro rispetto.

Walter Stünzi



Salto di 30 m da una gru



Il primo salto dall'Hastings a quattro motori della RAF

Festeggiata con due giornate delle porte aperte

Una nuova base per la Rega Ticino

Trent'anni dopo l'inaugurazione della prima base, è operativa una sede nuova, inaugurata in aprile. Un folto pubblico l'ha visitata durante le giornate delle porte aperte, festeggiando questo importante traguardo nella storia della Rega al Sud delle Alpi.



La nuova elibase Rega sorge sulla stessa area occupata un tempo dalla vecchia base

«È stato necessario più di un anno di lavoro, assieme a molta pazienza e spirito di adattamento, ma ne è valsa davvero la pena!» il capo base Paolo Menghetti non nasconde la sua soddisfazione. La nuova base della Guardia aerea svizzera di soccorso presso l'aeroporto cantonale di Locarno è davvero un piccolo gioiello. Moderna, funzionale, confortevole e costruita rispettando gli standard energetici ottimali, consente all'equipaggio di trascorrere nel migliore dei modi i giorni di picchetto, in attesa di intervenire al sopraggiungere di un allarme. Il nuovo edificio si basa su un sistema modulare come le altre basi Rega in Svizzera e sorge sulla stessa area occupata dalla vecchia base che fu inaugurata nel marzo del 1983. Durante i lavori di costruzione la normale operatività è stata garantita da una struttura provvisoria.

Un tuffo nel passato: ecco come appariva la base Rega Ticino nei primi anni Ottanta



Un caloroso bagno di folla

L'equipaggio ha preso possesso dei nuovi spazi nel mese di febbraio 2013, ma un evento simile non capita tutti i giorni. Dopo l'inaugurazione ufficiale lo scorso 11 aprile, alla presenza delle autorità cantonali, comunali e dei partner della Rega, la nuova base è stata festeggiata con due giornate delle porte aperte, lo scorso 20 e 21 aprile. Un'occasione molto apprezzata dalla popolazione ticinese e non, che è giunta numerosa in visita a vedere da vicino l'AgustaWestland Da Vinci, l'elicottero in dotazione nella Svizzera italiana, assieme all'Eurocopter EC145, trasferito per l'occasione da Zurigo. I molti curiosi hanno inoltre potuto conoscere di persona i cinque piloti, i tre soccorritori professionisti, i dieci medici d'urgenza che a turni prestano servizio presso l'elibase ticinese (affiancati qualora necessario da dieci specialisti del Soccorso alpino).

Un sentito grazie

Da quel primo mini hangar e all'elicottero Alouette III, fino ai giorni nostri ne è passato di tempo e molte cose sono cambiate. Con gli anni il numero d'interventi è aumentato: da 150 ai circa 600 annui di oggi. Ma se Rega 6 (il nome in codice dell'elicottero attivo al Sud delle Alpi) e il suo equipaggio oggi hanno una casa nuova e possono continuare a intervenire giorno e notte, 365 giorni l'anno per prestare soccorso a chi è ammalato o si è infortunato, è soprattutto grazie alle sostenitrici e ai sostenitori. A loro un grazie di cuore!

Federica Mauri



Un sistema unico al mondo: il tesseramento

Non è evidente che ci sia la Rega. Senza sussidi, ma con l'aiuto finanziario di oltre 2,4 milioni di sostenitrici e sostenitori, offre il soccorso aereo medicalizzato 24 ore su 24.

Senza di voi, cara sostenitrice, caro sostenitore, la Rega non esisterebbe. Il tesseramento dei sostenitori in ogni caso è una buona cosa. Non sempre, le assicurazioni si assumono tutti i costi. Se voi come sostenitori aveste bisogno del soccorso Rega, i costi dell'intervento non coperti verrebbero condonati per ringraziarvi del vostro sostegno. In tutti i casi, è rassicurante avere la tessera Rega. In più aiutate il prossimo: grazie al vostro contributo, la Guardia aerea svizzera di soccorso può volare.

Riceviamo regolarmente domande riguardante il tesseramento, in particolare la tessera per famiglie.

Quest'anno, nostra figlia sarà maggiorenne (18 anni). Per il 2013, sarà ancora inclusa nella tessera per famiglie?

Sì. Se per la vostra tessera avete specificato il suo anno di nascita, dal 2014, sua figlia sarà da noi registrata automaticamente come persona singola.

Bisogna essere sposati per ottenere una tessera per famiglie?

No, la nostra tessera per famiglie vale per sposati come pure per coppie conviventi con figli minori di 18 anni.

Le risposte a queste e altre domande concernenti il tesseramento Rega si trovano sotto

www.rega.ch

> sostenere la Rega > domande ricorrenti

Indicazione/complemento dei dati della famiglia o altre modifiche:

www.info.rega.ch

> modifica tesseramento

Verifica dei dati personali:

www.admin.rega.ch

> numero di sostenitore > PIN code

(Solo controllo visivo, modifiche online non sono possibili. Il numero di sostenitore e il codice PIN si trovano sulla fattura annuale).

Come contattare la Rega

Numero d'allarme Svizzera 1414

Numero d'allarme estero +41 333 333 333

Centro sostenitori

lunedì - venerdì

08:30 - 12:00

13:00 - 16:30

Telefono Svizzera 0844 834 844

Telefono internazionale +41 44 654 32 22

www.rega.ch

Indirizzo per tutte le domande

www.info.rega.ch

Centralino telefonico +41 44 654 33 11

Newsletter Rega

www.newsletter.rega.ch

Rega-Shop

Telefono Svizzera 0848 514 514

www.shop.rega.ch