

# 1414

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso Numero 71, novembre 2008

Recupero dalla parete  
**Quando atterrare  
non è possibile**

rega 





### 4 Primo piano

#### Quando l'elicottero non può atterrare dal paziente

Se il luogo dell'incidente è una parete di roccia, il medico della Rega sarà calato con il verricello. All'occorrenza si fa aiutare da uno specialista del soccorso alpino. Cronaca d'una missione dell'elibase Rega Erstfeld.

### 11 Intervista

#### Dialogo fra il medico della Rega e il soccorritore del CAS

Il perfetto connubio di medicina e tecnica del soccorso alpino è la premessa per il buon esito dei salvataggi alpini.

### 12 Una base alla volta

#### Elibase Samedan, la base Rega più in alto di tutte

I primi voli d'elicottero nelle alpi svizzere furono avventurosi. Fu proprio in Engadina che prese avvio il salvataggio aereo. A pochi anni dalla fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso, nel 1957 Heliswiss sporadicamente eseguì voli di salvataggio a richiesta della Rega, ben prima del 1983, anno in cui l'elibase Rega Engadina entrò in funzione.

### 14 Addestramento dei piloti

#### Gli esami da superare dai piloti dei jet della Rega

Senza immissioni foniche né ambientali: i piloti della Rega si esercitano nel simulatore. Un reportage da Montreal, Canada.

### 16 Poster

#### Appesi sotto l'elicottero

Con il verricello e il sistema long line è possibile recuperare i feriti anche da luoghi esposti e precari.

### 18 Rega inside

### 19 Incontri

### 21 Enigmistica

### 22 Retrospettiva

#### La passione per la neve rimane

Dopo un'ora sotto una valanga, un 22<sup>me</sup> è stato salvato. Nonostante tutto, non ha perso la passione per la neve. L'inverno scorso ha aiutato a preparare le piste col «cannone».

### 24 In breve

### 25 Ticino

### 27 L'ospite: Arnaldo Alberti

### 28 C'era una volta

#### Pasqua 1979: intervento maggiore in Algeria

Con un volo charter di un DC-9 della Balair, la Rega rimpatria i superstiti di un incidente con torpedone.

### 32 Prevenzione

#### Laghi e fiumi sono pericolosi anche d'inverno

**0844 834 844**

**Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori**

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 24.

#### In copertina:

Salvezza in vista: non potendo atterrare accanto al paziente, l'arganista fa scendere il verricello.

**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;  
 Markus Mader, Berna  
 (rappresentante della Croce Rossa Svizzera)  
 (\* = membri del comitato)

**Direzione:**

Ernst Kohler, presidente  
 Dr. med. Roland Albrecht, capo sez. medicina  
 Andreas Lüthi, capo sez. finanze

**Impressum n° 71 / nov. 2008**  
**Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega)**

Appare due volte l'anno, tiratura 1,511 milioni

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

**Versione italiana:**

Gabriella Broggi, Lugano

**Versione francese:**

CRS Berna, servizio traduzioni

**Foto:**

D. Boschung (copertina, S. 2, 18, 19);  
 T. Kenner (p. 2, 12, 14, 15);  
 Ch. Perret (p. 3);  
 G. Baumann (p. 4, 5, 7, 8, 9, 11, 21, 23, 32);  
 Ch. Bättig (p. 7, 9);  
 T. Bärffuss (S. 12);  
 W. Kuhn (p. 12);  
 P. Donatsch (p. 13);  
 elibase Rega Ticino (p. 25);  
 Ti-press / C. Reguzzi (p. 27);  
 P. Burgener (p. 28, 29, 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

*Aiutare persone in difficoltà: un compito bello ma anche esigente. E quando queste persone si trovano in un posto precario ed esposto, o magari su un sentiero ripido dove l'elicottero non può posarsi, il compito si fa anche più arduo. La storia in primo piano di questo numero descrive tutto quello che gli equipaggi Rega fanno, per dare ai pazienti le prime urgenti cure dovunque si trovino, assistendo, recuperando e ricoverandoli nell'ospedale per le successive terapie mediche. Grazie ai mezzi tecnici come il verricello, le possibilità d'intervento sono notevoli.*

*Al centro dell'attenzione ci sono qualità, professionalità, sicurezza e affidabilità. Il tutto è basato sul lavoro affiatato di squadra: fiducia reciproca e comunicazione chiara e univoca sono i fattori decisivi per il buon esito delle missioni di salvataggio.*

*Ci preme rendere possibili i salvataggi in zone inagibili anche in avvenire e ciò richiede premesse tecniche eccellenti e tanto addestramento. Vi posso assicurare che ogni franco proveniente da voi sostenitrici e sostenitori è utilizzato in favore del salvataggio aereo e di chi è bisognoso di soccorso. Lo dobbiamo alla vostra fiducia nel nostro soccorso aereo se gli elicotteri e i loro equipaggi possono portar aiuto anche in futuro fin negli angoli più reconditi e nelle pareti di roccia più ripide del nostro paese.*

*Ciò detto, vi auguro tante belle giornate e settimane invernali... senza dover ricorrere ad uno degli elicotteri rossi della Rega.*

Ernst Kohler, presidente di direzione

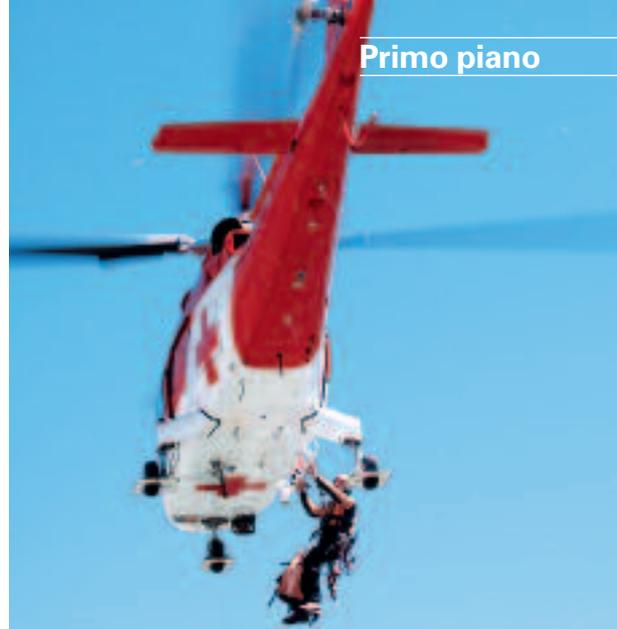
Salvataggio da terreni ostili

# Quando atterrare accanto al paziente non è possibile



Recupero in diretta dalla ripida parete rocciosa: uno scalatore precipitato al Salbitschijen, sistemato sul materasso pneumatico viene allontanato dalla parete, appeso al verricello.

L'obiettivo della Rega è portare le prime cure mediche ai feriti, recuperarli e in seguito ricoverarli all'ospedale. Non sempre però è possibile atterrare direttamente sul posto di un infortunio. Per far sì che il medico sia il più presto possibile accanto al paziente al fine di poter garantire le prime misure mediche, spesso vitali, si ricorre al verricello con il quale il medico viene calato dall'elicottero in volo stazionario. Se poi il luogo dell'incidente è un posto precario, ad esempio in mezzo ad una parete rocciosa, si ricorre ad uno specialista del Club Alpino Svizzero. Per descrivere nel dettaglio un simile intervento abbiamo seguito un equipaggio dell'elibase Rega Erstfeld (UR).



Il soccorritore alpino calato nella parete assicura il ferito.

**Missione al Salbitschijen (UR).** Il medico della Rega, Christoph Bättig sistema la sua imbracatura. Sta per essere calato in mezzo all'imponente parete di granito che si erge sopra di lui. Uno scalatore gravemente ferito ha urgente bisogno di soccorso. Si trova in una posizione molto esposta. Il suo compagno lo ha assicurato su di un ciglio d'erba ripidissimo. Pur essendo specializzato ed esperto in interventi su ghiaccio e roccia, il medico Bättig al momento dell'allarme ha capito dalla descrizione del luogo che ci sarebbe voluto il sostegno tecnico d'un esperto soccorritore alpino. Così, durante il volo verso la parete a 2981 m sul mare, sopra Göschenalp, prendono a bordo Iwan Infanger, uno specialista del Club Alpino Svizzero.

L'Agusta rossa sembra minuscola di fronte alla parete verticale. La guida alpina con la giacca gialla luminosa appesa sotto, a occhio nudo è appena visibile. Con la corda prolungata di 45 m, l'arganista a bordo dell'elicottero lo deposita a pochi centimetri dal ferito. Non appena l'alpinista si è sganciato, Gery Bissig, l'arganista seduto allo sportello aperto della cabina fa risalire la fune, mentre il pilota fa scendere l'elicottero verso lo scalo dove attende il suo turno il medico della Rega.

#### Un lavoro sicuro ad alta quota

La rotta Niedermann sulla guglia gemella del Salbitschijen è nota e popolare fra i rocciatori. Il soccorritore alpino ha alle spalle diverse scalate su queste pareti che ha conquistato avanzando con cautela, presa dopo presa. Adesso è diverso. Essere calato di colpo nel bel mezzo è come andare da zero a cento! Dopo essersi assicurato, Iwan Infanger si fa spiegare l'accaduto dal compagno del ferito in stato d'incoscienza. Urgono cure mediche, sistemazione e recupero del paziente. Il compito dello specialista alpino è di fare di tutto affinché



«Posto di lavoro» in mezzo alla parete: spesso le immediate cure mediche non sarebbero possibili senza l'aiuto degli specialisti del soccorso alpino.

questo possa avvenire senza mettere a rischio tutti i coinvolti. Con il trapano portato appresso sta piantando nella roccia dei ganci di sicurezza, rendendo sicuro il posto di lavoro del medico Christoph Bättig.

### Assistenza medica in parete e durante lo scalo

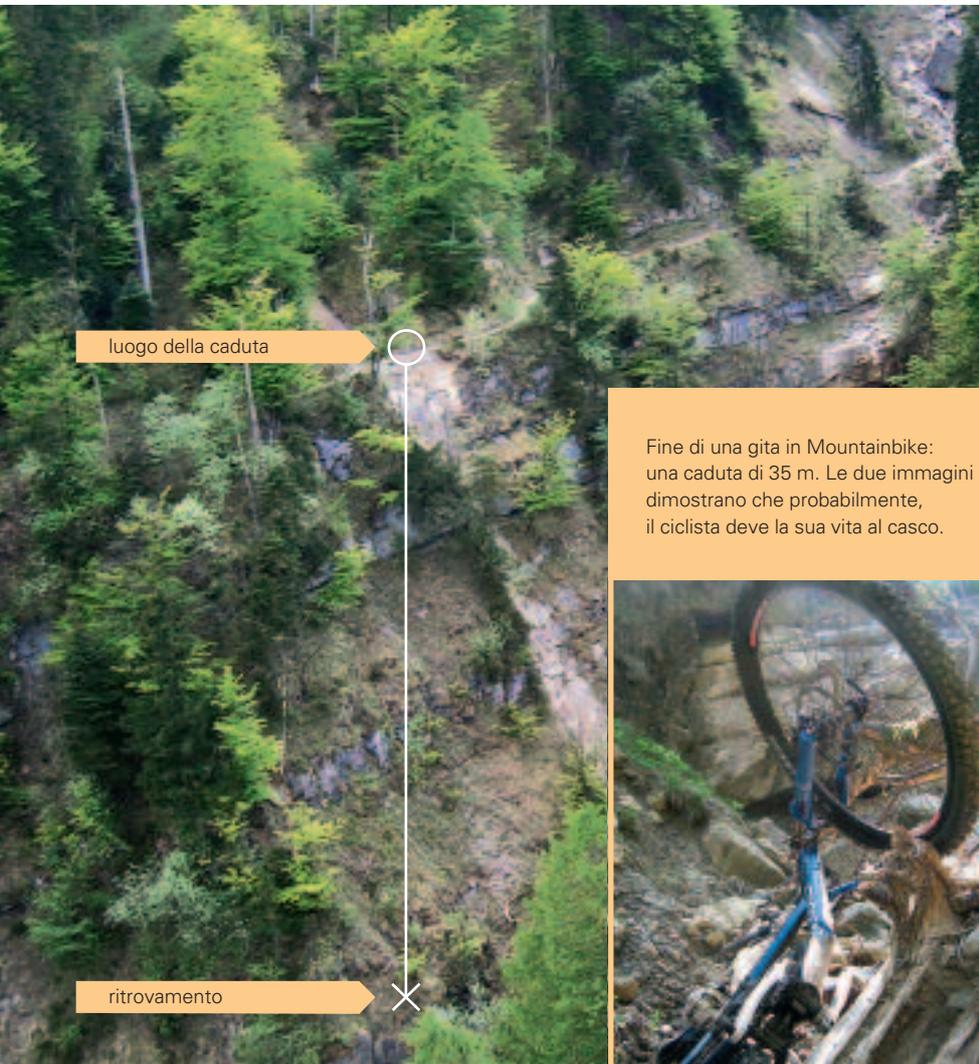
Ancora in parete, il medico della Rega esamina il ferito, fa delle iniezioni ed elabora una prima diagnosi. Poi sistemano il ferito sul materasso pneumatico. Il soccorritore alpino e il compagno del ferito danno una mano. Discutono ogni singolo passo, lavorano veloci ma senza frenesia.

Intanto, l'elicottero è risalito nuovamente e attende in volo stazionario sopra la macchia d'erba. Viene calata la fune e il medico con il ferito disteso sul materasso si aggancia, poi il pilota Arno Liesch li porta allo scalo, ai piedi della parete. Li posa delicatamente e atterra poco distante. Ora tocca all'intero equipaggio dare una mano. Il medico sorveglia respirazione e circolazione, somministra altri analgesici e farmaci stabilizzanti. I membri del team li assistono, preparano la flebo e le siringhe, allacciano il paziente ai vari monitor nella cabina dell'eliambulanza. Infine, tutto è pronto per il trasporto al centro ospedaliero, avvisato nel frattempo dalla centrale operativa. Alla consegna, lo stato del ferito è stazionario.

«Rega 8», l'elicottero dell'elibase Erstfeld è pronto al rientro.

Ancora una volta risale lungo la parete del Salbitschijen e, con un'ultima operazione d'argano recupera il soccorritore alpino e il compagno del ferito, portandoli a valle.

Finalmente terraferma sotto i piedi. Durante lo scalo, l'equipaggio si prende cura del paziente.



luogo della caduta

Fine di una gita in Mountainbike: una caduta di 35 m. Le due immagini dimostrano che probabilmente, il ciclista deve la sua vita al casco.



**Missione al Rigi (SZ).** Dopo una caduta con il rampichino, Peter S. giace in una ripida gola. Con due compagni si stava godendo la discesa, onestamente meritata dopo la faticosa salita del mattino. I tre zurighesi amano muoversi nella natura e sfidarsi sportivamente. Dopo il pranzo al ristorante del culmine avevano affrontato la via del ritorno. D'un tratto ne mancava uno. Dopo essere uscito dal sentiero stretto Peter era precipitato per 35 m lungo una parete verticale, finendo sul greto d'un riale. I compagni si sono accorti della caduta ma non riescono a vedere fino in fondo al precipizio. Lo sgomento li lascia senza parole, poi uno dei due estrae il cellulare e compone il numero 1414. Fortunatamente la zona è coperta e la capo interventi della centrale d'allarme risponde. Le spiega l'accaduto e poco dopo sentono le grida del ferito.

Marcia Wiederkehr ha ricevuto la chiamata alle 14.38. Appare chiaro che non ci sarà spazio per un atterraggio vicino al ferito. Lo comunica all'equipaggio che si prepara ad un'operazione

ritrovamento



Così il paziente vede la Rega, se l'elicottero non può atterrare.

con verricello. Venti minuti dopo, Stefan Gisler, soccorritore professionale di «Rega 8» comunica via radio: «medico depositato accanto al ferito, abbiamo bisogno d'un soccorritore alpino per il recupero».

### Soccorritore alpino a bordo – dall'esercitazione alla realtà

La guida alpina Martin Hepting si trova nel Melchtal e partecipa ad un'esercitazione del CAS. Stanno calando un figurante lungo una parete di roccia, quando il pager dell'esperto alpinista si mette a suonare. Sul display vede che la Rega ha bisogno per un intervento al Rigi. Si annuncia alla centrale operativa della Rega e attimi dopo è in contatto con l'elicottero di salvataggio. Spiega al pilota Arno Liesch che dovrà prenderlo a bordo con l'argano, perché atterrare non è possibile. Detto fatto e poco più tardi, lo calano sul luogo dell'incidente al Rigi.

Nel frattempo, il medico Dr. Christoph Bättig ha sbrigato un sacco di cose. Anzitutto, si trattava di assicurare il ferito e sé stesso nella gola ripida. La condizione di Peter richiede tutta la sua esperienza di medico d'urgenza. Oltre alle lesioni alla testa, alla schiena e interne, il 33<sup>enne</sup> lamenta anche diverse fratture. Con ogni probabilità, il casco gli aveva salvato la vita. Insieme con la guida alpina prepara il paziente per il trasporto, ed infine, chiamano l'eliambulanza in attesa nelle vicinanze, pronta al recupero.

Il ferito dovrà restare in ospedale per mesi. Ci vorranno diversi interventi chirurgici, prima che potrà di nuovo affrontare le sfide quotidiane della vita.

**Missione al Clariden (UR).** Markus B. è ingi-nocchiato sulla neve, accanto a sua moglie che giace ferita. Appena un quarto d'ora fa, i due stavano ammirando il panorama stupendo dalla cima maestosa a 3267 m sul mare. Poi avevano cominciato la discesa, ed ecco la disgrazia: Sibylle B. scivola lungo un campo di neve inclinato. Col rampone sinistro dello scarpone è rimasta impigliata nella neve ghiacciata. La gamba della 40<sup>enne</sup> escursionista d'alta quota è contorta e probabilmente fratturata.

Il marito estrae il cellulare. «Per fortuna è bel tempo», pensa. «Il salvataggio con l'elicottero dovrebbe essere possibile». Ma, che iella, si trova in una zona non coperta dalla rete radio! Lassù, vicino alla croce sulla cima ci sono due escursionisti. Markus B. si mette a gridare, e i due reagiscono prontamente. Da lassù, il collegamento funziona e così chiamano la Rega.

### Impossibile atterrare – il medico sarà calato sul posto

L'equipaggio dell'elicottero di salvataggio Rega in avvicinamento scorge da lontano le due cime del Claridenstock nelle alpi glaronesi. Come d'abitudine, il pilota Arno Liesch fa un breve giro di perlustrazione. Dapprima vede i due che hanno lanciato l'allarme. Nel frattempo hanno iniziato la discesa verso il luogo dell'infortunio. Uno col piccone indica il luogo dove si trovano la donna ferita e suo marito. Chiaramente, non sarà possibile atterrare accanto ai due. Con un'operazione d'argano, il medico d'urgenza Christoph Bättig viene depositato vicino alla persona ferita e l'elicottero fa scalo sul ghiacciaio, più in basso. Insieme con il pilota, il soccorritore professionale Gery Bissig stende il materasso pneumatico, ancorandolo con dei picchetti nel fondo ghiacciato. Più tardi, la donna ferita viene trasportata appesa alla fune del verricello in dotazione all'elicottero, sarà adagiata sul materasso rosso fuoco.

### Lontano dal pronto soccorso ospedaliero il medico lavora «al fronte»

Sul campo ghiacciato inclinato, il medico di bordo inizia l'esame della donna ferita: è lucida, respirazione, battito cardiaco e pressione arteriosa sono apposti. La spina dorsale è illesa. La paziente lamenta dolori fortissimi alla gamba sinistra. La radiografia mostrerà più tardi una duplice frattura. Il marito aveva immobilizzato la gamba

Dove si trova la ferita, il cellulare non prende la linea: due escursionisti di passaggio lanciano l'allarme.





Cure mediche sulla neve ghiacciata.  
Imbottita d'analgesci, la ferita è pronta ... a prendere il volo.

rotta, improvvisando una stecca da manuale. Il medico non deve cambiare nulla ed è pieno di lode per l'opera amatoriale. Prima di sistemare la paziente nella rete orizzontale si deve ancora togliere il rampone rimasto sullo scarpone. Poi riceve una flebo con l'aggiunta di analgesici. Bättig spiega come si svolgerà il recupero con l'argano e tranquillizza la paziente: non deve fare nient'altro che rilassarsi.

#### «Mi sembrava di essere in una scena da film»

In attesa degli avvenimenti, l'escursionista zurighese ferita sente come s'avviano le turbine dell'elicottero di salvataggio. Pur essendo



Il compagno ha reagito con un primo intervento da manuale.  
La gamba fratturata è fissata alla perfezione.

stordita dagli analgesici registra in ogni momento quel che succede attorno. Sopra di lei, il medico allunga il braccio e prende il moschettone della fune calata, agganciando la rete con la ferita e sé stesso. Ora la paziente sente che ogni maglia della rete si tende mentre, come in un sogno stanno salendo verso il cielo. Poco dopo si trova adagiata sul materasso pneumatico.

Tutto fila liscio come l'olio, senza intoppi. E pensare che, un'ora fa erano lassù, ignari. A Sibylle B. sembra di vivere una scena tratta da un film. Si dice impressionata, sollevata e soprattutto grata. Solo ora la madre di due bambini si domanda cosa avrebbero fatto senza il salvataggio aereo.

*Gery Baumann*



Sistemata bene nella rete orizzontale,  
la paziente accompagnata  
dal medico lascia il luogo dell'infortunio.



Un autentico lavoro di squadra fra il medico della Rega, Christoph Bättig e il soccorritore alpino Martin Hepting.

## «L'affiatamento perfetto fra medico e soccorritore specializzato è la premessa per la buona riuscita»

**Non sempre i pazienti si rendono conto della logistica complessa dietro ogni impegnativa missione di salvataggio. Spesso, il buon esito dipende dal connubio perfetto di medicina e tecnica del soccorso alpino. Lo conferma un dialogo fra il medico d'urgenza Christoph Bättig e il soccorritore specializzato del Club Alpino Svizzero.**

*Christoph Bättig: spesso i soccorsi alpini sarebbero impossibili senza l'aiuto fattivo degli specialisti del CAS. Come definiresti il tuo ruolo nella squadra di salvataggio?*

Martin Hepting: noi RSH (specialisti del soccorso alpino con elicottero) ci consideriamo i tecnici della squadra. In questo senso forniamo ai soccorritori aerei quella «tecnica alpina» che consente l'esito sicuro delle operazioni di salvataggio.

*Christoph Bättig: a me, come medico preme di sottoporre il paziente al più presto alle cure sanitarie, ma la sicurezza di paziente e soccorritori ha la priorità assoluta. È pertanto d'importanza primaria che io possa valutare la situazione sul posto. Per fare ciò, devo conoscere i miei propri limiti e decidere con l'equipaggio se posso eseguire da solo il recupero con argano, o se occorre l'aiuto dell'RSH.*

Martin Hepting: noi soccorritori alpini del CAS ci troviamo spesso in montagna, e anche noi possiamo trovarci in situazioni d'emergenza. Allora è bene sapere che in caso di bisogno i soccorritori aerei della Rega si avvalgono pure delle nozioni tecniche dei nostri specialisti. Quando mi chiamano, prima d'agire anch'io devo farmi un quadro della situazione, ad es. sapere di che tipo di terreno si tratta.

*Christoph Bättig: a me interessano anzitutto le condizioni del paziente. È importante sapere se è cosciente, se si tratta di un bam-*

*bino e se ci sono più persone ferite. Sono fatti che condizionano ulteriormente lo svolgimento d'un intervento in montagna.*

Martin Hepting: anche per me si tratta di conoscere il quadro completo sul luogo dell'intervento. Occorre tener conto di numerosi fattori: stagione, meteo, topografia e il genere delle ferite. Tutto influenza la strategia di salvataggio. Gli RSH creano condizioni ottimali sul «luogo di lavoro», affinché tu, dottore, possa curare il paziente in tutta sicurezza. Cosa vuol dire per te, affidarti completamente a me mentre ti trovi in una parete verticale?

*Christoph Bättig: è una premessa per lo svolgimento perfetto dell'intervento. In terreno ostile, per me è decisivo conoscersi, potersi fidare completamente uno dell'altro. La fiducia è essenziale perché io possa fare bene il mio lavoro di medico. Ma questo vale per tutti i membri d'equipaggio: solo se ogni singolo soccorritore si sente sicuro, il lavoro può riuscire bene. Non c'è spazio per i «lupi solitari».*

Martin Hepting: esercitare sistematicamente il lavorare gomito a gomito è importantissimo, deve funzionare ad occhi chiusi. Non deve tuttavia diventare semplice routine, perché ogni singola missione richiede soluzioni specifiche. Le annuali settimane d'addestramento intensivo tra CAS e Rega servono a formarci reciprocamente, conoscere i rispettivi campi di lavoro e stimarci a vicenda.

*Propositi raccolti da Gery Baumann/Thomas Kenner*



I 30 anni della base d'alta quota a Samedan

## La base Rega è a 1700 m sul mare



Il medico di bordo Urs Klemmer, il pilota e capo base Marco Mehli e il soccorritore professionale Alberto Rogantini discutono un intervento.

**L'Engadina è stata la culla dell'elisoccorso. Già nel 1957, a pochi anni dalla fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso, Heliswiss per conto della Rega vi ha eseguito voli di salvataggio. Solo nel 1983, l'Engadina ebbe una sua elibase Rega indipendente.**

Gli esordi dei trasporti aerei con elicotteri nelle Alpi svizzere avevano carattere avventuroso e si limitavano a voli di materiali e provviste destinati ai rifugi alpini. Nel 1957 «Heliswiss» stazionò a tale scopo un elicottero a Samedan, utilizzato sporadicamente dalla Rega per voli di salvataggio. L'elicottero del tipo Bell 47 G3 con un motore a pistoni sviluppò una potenza limitata, quindi era escluso, caricare oltre al pilota anche un paramedico e in più un medico. Il paziente venne trasportato in una barella montata all'esterno della cabina; una copertura in plastica riparò i pazienti da vento e gelo...

### **Il primo recupero dalla parete nordest del Piz Badile**

Il tempo però non si fermò: alla fine degli anni '60, la Rega acquistò una macchina propria per l'Engadina, un Alouette III. Allora fu l'elicottero di salvataggio ideale, con una cabina spaziosa, buone prestazioni in quota e munito di verricello. Il 31 luglio 1971, la Rega fu così in grado di fare un recupero diretto, salvando due alpinisti dalla parete nordest del Piz Badile. Ancora non ci

fu una base aerea, ma nel 1978, all'aeroporto di Samedan la Rega inaugurò una propria aviorimessa. Nel 1983, infine, la Rega vi stazionò pure un proprio equipaggio di salvataggio e nell'estate scorsa ha potuto celebrare il suo 30<sup>mo</sup> di presenza all'Engadin Airport di Samedan.

L'attività dell'elibase Rega situata a 1700m s/m dipende fortemente dalle presenze stagionali dei turisti. D'inverno i «passeggeri» ricorrenti sono le vittime degli sport invernali, fra cui anche i fondisti presenti nella zona della famosa maratona, oppure gli escursionisti alpini sulle cime del massiccio del Bernina e gli scalatori della Bregaglia. A questi si aggiungono le vittime di incidenti della circolazione sulle strade engadinesi. Durante i periodi di punta, come i fine settimana della stagione invernale, l'elicottero engadinese si presta anche per missioni nella parte settentrionale dei Grigioni.

In caso di eventi maggiori come cadute di valanghe, l'elibase Rega Samedan collabora con le vicine ditte Heliswiss e Heli Bernina, le cui macchine assumono i trasporti di soccorritori e materiale di salvataggio.

*Thomas Kenner*

Arno Del Curto, sostenitore nell'Engadina

## «Una Svizzera senza l'istituzione Rega è inimmaginabile»

«Sono nato in Engadina, dove gli elicotteri di salvataggio della Rega volano praticamente tutti i giorni, e dove il salvataggio aereo ha una lunga tradizione. Sono andato a scuola a S. Moritz con due soccorritori dell'elibase Rega di Samedan. Inoltre, sono ormai 13 anni che abito a Davos, accanto all'ospedale. Così vivo da vicino l'attività della Rega. Sono impressionato dal connubio di servizio al prossimo e massima professionalità, resi possibili finanziariamente da numerose sostenitrici e sostenitori. Per questo motivo, anch'io sono da anni sostenitore convinto. In questo senso mi sento vicino a tutti quanti lavorano alla Rega e contribuiscono a sostenere quest'istituzione. Rispetto e ammiro la loro attività e porgo loro le mie sincere congratulazioni».



Vostro Arno del Curto,  
allenatore dell'HC Davos

L'Agusta A 109 K2 raggiunge le cime più alte, come nell'immagine ripresa sul Morteratsch (3751 m s/m) durante il recupero d'un ferito.

## I pionieri del salvataggio aereo

L'evoluzione del salvataggio aereo nell'Engadina è costellata da operazioni audaci. Già negli anni '50, l'albergatore di S. Moritz **Fredy Wissel** con piccoli aerei fece i primi atterraggi sui ghiacciai per portar soccorso ad escursionisti nei guai. Con il suo Piper sviluppò una tecnica d'atterraggio, ripresa da uno dei suoi allievi, **Hermann Geiger**, e in uso ancora oggi. Un altro nome è legato strettamente alla storia del salvataggio aereo in Engadina, ed è **Ueli Bärffuss**. È a lui che si deve l'avvio dell'elisoccorso in Engadina e in Svizzera in generale. Sembra incredibile, ma è vero: il pioniere, oggi 73<sup>enne</sup> nella sua carriera di 35 anni di pilota di salvataggio ha eseguito oltre 3000 voli di soccorso e nel suo libro di bordo si contano 13000 ore di volo.

Dal 1965 in Engadina, attivo dapprima per Heliswiss e dal 1985 per Heli Bernina fondata da lui. Ogni anno Bärffuss dedicò 100 ore di volo anche alla Rega. «È stata un'epoca interessante, ma anche molto impegnativa», dice Bärffuss pensando al passato. Fino al 1975, si andò a prelevare il medico di bordo all'ospedale o nel suo studio. «Il tempo tra l'allarme e l'arrivo sul posto era di mezz'ora circa». La moglie di Bärffuss da casa fece funzionare la stazione radio, e non sempre, i collegamenti erano facili. «Non c'è paragone fra il sistema di comunicazione di allora e le possibilità odierne. A volte dovetti atterrare nei pressi di una cabina telefonica, perché una zona non coperta rese impossibile il collegamento», ricorda ancora Bärffuss.

Gita consigliata dall'elibase Rega Samedan

## Scoprire un patrimonio UNESCO dell'umanità

**Montagne, laghi, luce – la destinazione turistica Engadina S. Moritz entusiasma con i paesaggi straordinari e il gran numero di eventi e monumenti. Dal 7 luglio 2008, la regione si è arricchita di un'ulteriore preziosità. La «Ferrovia Retica nel paesaggio Albula/Bernina» è stata riconosciuta ufficialmente dall'Unesco come patrimonio dell'umanità.**

Ai tempi dell'inaugurazione della ferrovia dell'Albula, questa fu ammirata come un capolavoro della tecnica e il tracciato del Bernina è unico al mondo: è la trasversale alpina più in quota, una delle ferrovie più ripide del mondo, e funziona col principio dell'adesione, con binari antisdrucchiolo. È unico anche il paesaggio arcaico dell'Engadina attraversato dal tracciato. Non c'è che farci un giro per rendersi conto di persona della meravigliosa armonia fra un capolavoro tecnico e il paesaggio alpino incontaminato.

**Conoscere da vicino il patrimonio UNESCO dell'umanità**

A S. Moritz in Engadina si può ammirare la Ferrovia Retica nel paesaggio Albula/Bernina, ma meglio ancora è andare a bordo e viverla. Con lo speciale «RhB UNESCO Welterbepass» i turisti hanno diritto per due giorni alla libera circolazione su tutti i treni tra Tirano e Thusis (escluso Bernina e Glacier Express) e possono scoprire dal vivo il patrimonio UNESCO dell'umanità. Insieme con i biglietti, i viaggiatori ricevono la guida turistica «Patrimonio UNESCO – Rhätische Bahn nel paesaggio Albula/Bernina» che spiega tutto sull'imponente tracciato ferroviario. Informazioni e vendita presso ogni fermata RhB o mediante [www.rhb-unesco.ch](http://www.rhb-unesco.ch)

tk



I piloti dei jet Rega si allenano in Canada

# Propulsore guasto – volo notturno – nebbia: esercitazione nel simulatore di volo

**I piloti dei jet Rega si esercitano regolarmente nel simulatore di volo, senza rumore né spreco di kerosene. Una visita al centro d'addestramento di Bombardier, il costruttore delle tre aeroambulanze Challenger CL 604 a Montreal in Canada.**

Situazione allarmante nel cockpit dell'aeroambulanza Rega: diverse spie lampeggiano, un propulsore è andato a fuoco e l'aereo sta rapidamente perdendo quota. Cosa fare? La copilota Nadine Flückiger (27) reagisce con calma, evitando il panico nel cockpit. Dopo un consulto con il suo comandante Oskar Mack (56), controlla le varie checklist. Fortunatamente, questa scena drammatica non si svolge nel vero cockpit del jet della Rega. In realtà ci troviamo nel centro d'addestramento del costruttore d'aerei Bombardier a Montreal in Canada. Nadine Flückiger e Oskar Mack si stanno esercitando nel simulatore di volo. È da quasi un anno che la giovane pilota fa parte delle crew che volano con le aeroambulanze Rega

dalle caratteristiche croci rosse su cabina e ali. Volano per il bene dei pazienti da rimpatriare da tutto il mondo, assistiti durante il volo dai team di medici specializzati.

### **Obiettivo: gestire con calma le situazioni critiche**

Come tutti i membri del corpo dei piloti Rega, la giovane copilota partecipa ogni anno a due corsi d'addestramento nel simulatore in Canada. I corsi sono prescritti per legge dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (Ufac) e dall'autorità di sorveglianza europea dell'aviazione (JAA). Urs Engesser (48), da 20 anni pilota della



Mentre il comandante Oskar Mack e la copilota Nadine Flückiger nel simulatore sono alle prese con una situazione difficile, l'istruttore Urs Engesser sta già ideando la prossima crisi artefatta.

Rega, nel simulatore di volo occupa il posto dell'istruttore. Non ha certo l'intenzione di tormentare i due nel cockpit con angherie. Il suo compito è quello di confrontare Nadine Flückiger e il comandante Oskar Mack con situazioni tutt'altro che gradevoli, ma che nell'attività di tutti i giorni potrebbero presentarsi. Per i due è la prima volta che volano insieme. Uno dei due esaminandi pilota il velivolo, mentre l'altro fa da assistente, indipendentemente dal ruolo reale di comandante o copilota. Urs Engesser è uno dei tre istruttori della Rega, a loro volta formati da un istruttore di volo del costruttore Bombardier. Anche quest'ultimo deve subire regolari esami e dimostrare d'essere in grado di gestire in ogni momento situazioni critiche nel cockpit. L'obiettivo principale, di saper reagire con calma e sangue freddo alle situazioni eccezionali dev'essere raggiunto anche da lui.

### L'istruttore contribuisce con la sua esperienza

A prevenire l'eventuale noia nel simulatore di volo ci pensa Urs Engesser, provocando problemi sempre nuovi, imprevedibili ma molto realistici. Ad esempio un propulsore andato a fuoco, un calo di pressione in cabina, disfunzioni del carrello. Sono momenti che richiedono il meglio dell'equipaggio. Come se non bastasse, l'istruttore aggiunge ai guasti pure qualche effetto speciale: condizioni meteo avverse, temporali, nebbia, forti turbolenze o copiose neviccate. Uno dei vantaggi maggiori del simulatore sta nel fatto che l'istruttore in ogni momento può interrompere il volo per discutere con l'equipaggio importanti procedure, e contribuire alle soluzioni con la sua esperienza.

Gli equipaggi in addestramento rimangono in Canada per tre, quattro giorni. In questo periodo i piloti passano una dozzina d'ore



Felici dopo il riuscito volo di verifica: l'istruttore Urs Engesser si congratula con la copilota Nadine Flückiger e il comandante Oskar Mack (da sin).

## Addestramento nel simulatore: Soldi ben investiti

A prima vista sembra di trovarsi nel centro Nasa di volo spaziale a Houston. I simulatori di volo del centro d'addestramento del costruttore d'aerei Bombardier a Montreal hanno un aspetto futuristico. Dall'esterno non assomigliano per nulla ad un aereo. La struttura è resa mobile da giganteschi impianti idraulici che rendono autentiche le varie posizioni dell'aereo simulato. E, infatti, dopo breve tempo, piloti nel simulatore hanno la sensazione di trovarsi a bordo del «vero» jet Rega. Il vantaggio del simulatore: in poco tempo si possono simulare le più svariate situazioni critiche, il tutto senza rumore e spreco di kerosene. Fasi critiche come fuoco e fumo, voli d'approccio con forti raffiche di vento contrario oppure delicate manovre di atterraggi interrotti, nel simulatore si possono riprodurre realisticamente. Un tempo, durante un volo di verifica, per ragioni di sicurezza ci si dovette limitare al solo accenno ai problemi, ma non si potevano esercitare dal vero. I costi di un simulatore s'aggirano sui 15 milioni di franchi e si giustificano perché rende l'addestramento dei piloti parecchio più ecologico ed economico.

nel simulatore. Per la Rega, la sicurezza è un argomento cui riserva da sempre la massima priorità. Da un quarto di secolo, presso la Rega l'addestramento nel simulatore di volo è parte integrante della formazione dei piloti. Il livello della formazione offerto dalla Rega non ha nulla da invidiare a quella delle compagnie aeree più quotate.

### L'importanza del lavoro di squadra nel cockpit

È evidente che gli esaminandi comunicano in modo intensivo e quando sorgono problemi del tipo aviatorio cercano insieme le soluzioni, ed è bene che sia così. «Il tempo dei «lupi solitari» nel cockpit è roba del passato», dice Urs Engesser e ne è convinto. L'istruttore di volo, infatti, punta molto sul lavoro di squadra e sulla competenza sociale. In effetti, i problemi più complessi si risolvono soltanto con processi decisionali stabiliti in comune.

Nelle situazioni critiche è però altrettanto importante che ci sia qualcuno che alla fine si assuma la responsabilità e prenda le decisioni necessarie.

Probabilmente sono poche le professioni nelle quali si manda i dipendenti a sottoporsi due volte l'anno alla sfida dell'esame di capacità. Gli equipaggi tuttavia pensano che sia giusto così. Oskar Mack, ha ormai alle spalle 29 anni di servizio in seno alla Rega, e ancora oggi si siede volentieri nel simulatore: «In tutti questi anni non sono mai tornato a casa senza esperienze preziose e nuove conoscenze, utili alla mia quotidiana attività aviatoria».

*Thomas Kenner*





Appesi sotto l'elicottero

# Quando atterrare è impossibile

Quando atterrare presso il paziente non è possibile, si ricorre al verricello. Si tratta di un moderno argano d'alta tecnologia, in grado di dosare la lunghezza della fune fino a 90 metri, capace di reggere due persone. Se questa lunghezza non è sufficiente, si utilizza il sistema più difficile chiamato long line.



3

## Il verricello

Il soccorritore professionale funge anche da operatore del verricello o arganista. Seduto al portellone aperto mediante telecomando gestisce il verricello con il quale cala il medico (a volte anche il soccorritore alpino) accanto al paziente. L'operatore è in contatto radio con il pilota. A pochi metri dal suolo ferma il verricello. Il pilota, con tocco leggero deposita il medico al suolo.

La dottoressa con il ferito nella sacca resta fuori dalla cabina.



1

Appesa 90m sotto l'elicottero, la dottoressa s'avvicina al ferito.



2

La dottoressa dà al ferito le prime cure mediche e lo prepara al trasporto. Intanto, l'elicottero si posa oppure attende a sicura distanza in volo stazionario.



4

Il pilota atterra al posto idoneo più vicino. Medico e paramedico sistemano il paziente sulla barella e lo imbarcano nell'elicottero.



5

Durante il volo verso il ospedale, il pilota tranquillizza il ferito.

## Il sistema long line

La persona da recuperare si trova in una parete alta e verticale o sotto una sporgenza rocciosa, e la fune del verricello di 90 m non basta più. Allora, il soccorritore alpino non è appeso alla fune del verricello ma ad una fune che parte dal gancio fisso sotto l'elicottero. La lunghezza massima è di 220 metri.



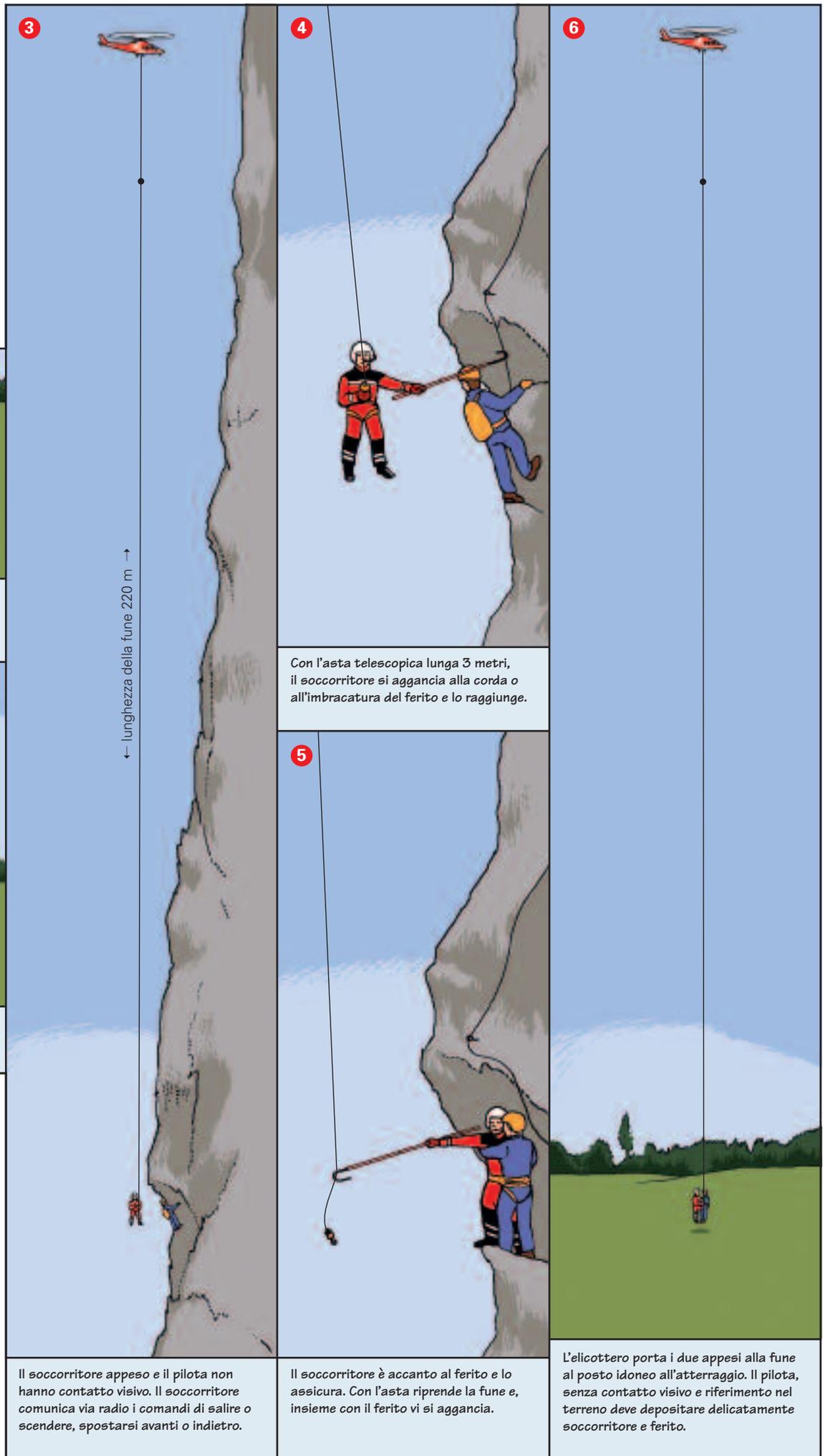
1 La fune lunga (Long-Line) è fissata al gancio di carico sotto l'elicottero ed è distesa ordinatamente al suolo. L'alpinista specializzato si aggancia.



2 L'elicottero decolla e la fune man mano che sale si tende e solleva da terra il soccorritore.



l'ospedale, la dottoressa assiste o.



3

← lunghezza della fune 220 m →

4

Con l'asta telescopica lunga 3 metri, il soccorritore si aggancia alla corda o all'imbracatura del ferito e lo raggiunge.

5

Il soccorritore appeso e il pilota non hanno contatto visivo. Il soccorritore comunica via radio i comandi di salire o scendere, spostarsi avanti o indietro.

Il soccorritore è accanto al ferito e lo assicura. Con l'asta riprende la fune e, insieme con il ferito vi si aggancia.

6

L'elicottero porta i due appesi alla fune al posto idoneo all'atterraggio. Il pilota, senza contatto visivo e riferimento nel terreno deve depositare delicatamente soccorritore e ferito.

## Nuovi membri di direzione



Dal 1° luglio 2008, la direzione della Rega ha due nuovi membri: Ernst Kohler (al centro) Andreas Lüthi (a sin.) e Roland Albrecht (a des.) formano il nuovo triumvirato di direzione. Dal 1° febbraio 2008, Andreas Lüthi è capo della sezione Finanze e dal 1° luglio 2008, il Dr. med. Roland Albrecht è il capo della sezione Medicina. Ernst Kohler è presidente di direzione della Rega già dal 1° gennaio 2006.



## Dove incontrare la Rega?

Le fiere di turismo sono una buona occasione per pregustare le giornate più belle dell'anno. Sia a Berna, Zurigo, Ginevra e Ticino, inizio anno ovunque si aprono le fiere degli operatori turistici. Fatevi pure incantare dalle offerte, lo facciamo anche noi. La Rega è presente con i suoi stand espositivi. Vi attendiamo con piacere, pronti a fornirvi risposte a tutte le vostre curiosità.

In Internet trovate fiere, mostre ed esposizioni alle quali è presente la Rega:

[www.expo.rega.ch](http://www.expo.rega.ch)

Elicotteri Rega:

## Voli di salvataggio presto possibili anche col cattivo tempo?

**È un problema di sempre del salvataggio aereo. Le cattive condizioni meteo ostacolano i voli di salvataggio. D'autunno, quando la nebbia forma una cappa persistente sopra le grandi città, i voli verso i centri ospedalieri spesso sono impossibili. Alcune novità tecnologiche potrebbero presto cambiare la situazione.**

Una visione del futuro: le nubi basse ricoprono la città, eppure si sente il rumore d'un elicottero di salvataggio, più attutito del solito perché non vola basso fra le coltre di nubi e i tetti. Simile ad un aereo di linea, si avvicina in volo strumentale. Soltanto nell'ultima fase vola a vista.

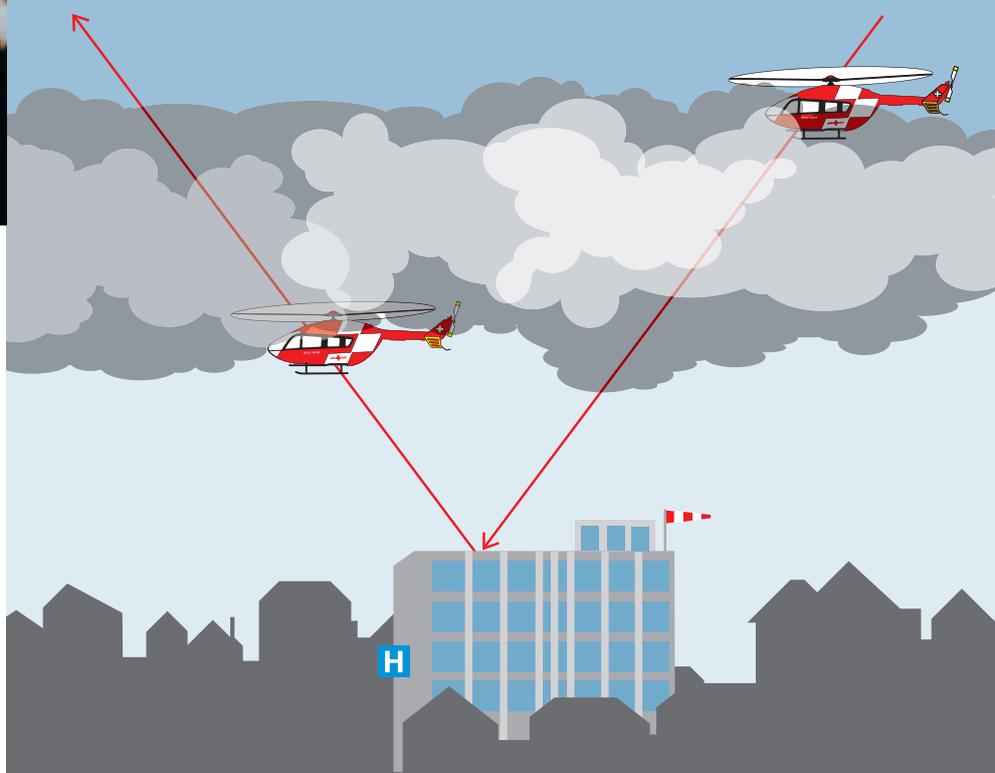
Questa possibilità è data dai recenti sviluppi tecnici, ossia i navigatori con il GPS (Global Positioning System) e l'autopilota, in grado di seguire automaticamente le rotte preimposte. Gli elicotteri dell'ultima generazione Eurocopter EC 145 oppure Agusta Grand, quest'ultimo in dotazione della Rega dall'anno venturo, sono dotati dell'autopilota.

### Entrata in funzione prevista per il 2009

Ciò che è possibile già da qualche anno nei paesi esteri vicini e lontani, presto sarà anche in Svizzera. Il progetto si chiama HELIOS (**HE**licopter **L**ow **I**FR **O**peration in Switzerland). Fanno parte del team alla guida del progetto, fra altri, l'Ufficio federale dell'aviazione civile Ufac e Skyguide. Da quest'anno è in corso un esperimento con l'Insel di Berna e i risultati sono incoraggianti. La Rega spera di poter con ciò concludere il progetto HELIOS per iniziare nel 2009 con la messa in pratica, a patto che tutti i partner coinvolti, e specialmente l'Ufac e Skyguide, lo portino avanti con lo stesso impegno.

Il dispendio è grande: occorre stabilire per ogni ospedale (per primi i grandi centri medici) una procedura d'approccio e di decollo individuale. I territori e gli edifici circostanti vanno misurati per poi elaborare i rispettivi dati. I rispettivi risultati saranno riportati su una cartina con le vie d'approccio e di decollo. Inoltre, i singoli dati saranno memorizzati nell'autopilota. In pratica, il pilota d'elicottero agirà come un pilota d'aereo di linea. I due obiettivi principali d'HELIOS, maggiore sicurezza e meno rumore, alla fine andranno anche a beneficio dei pazienti.

*Walter Schneibel/Thomas Kenner*



La capo interventi: tutto l'anno al servizio delle persone in difficoltà

## Dare ascolto ai destini

**Le operatrici e gli operatori della centrale operativa Rega si prendono cura di chi chiama il numero d'allarme 1414. Carmen Marchand è una delle 14 persone che coordinano il salvataggio aereo con gli elicotteri di salvataggio della Rega in Svizzera. Sono loro che s'occupano per primi delle emergenze mediche e organizzano i soccorsi che salvano vite.**

Concentrazione, prontezza di spirito, decisioni rapide, pensare globale e ottimo lavoro di squadra, sono i requisiti che distinguono le operatrici e gli operatori della Rega.

Carmen Marchand lavora nella centrale operativa dal 2000. Essendo cresciuta a La Chaux-de-Fonds, il suo cuore batte da sempre per la Suisse romande sebbene viva da 15 anni nella Svizzera tedesca. Ha fatto un apprendistato di Flight Assistant (assistente di volo), è avanzata a Station Controller e poi Duty Manager, e ha prestato servizio in due aeroporti diversi.

La centrale operativa della Rega a Kloten si trova in una posizione privilegiata. Poter osservare nei minuti di calma l'attività sulla pista 28 dove arrivano e decollano i jet internazionali, per Carmen Marchand è una gradita distrazione e nel contempo suscita in lei voglia di viaggiare.

La capo interventi della Rega accoglie le chiamate d'allarme provenienti da tutta la Svizzera. Voci disperate, in panico o pieni di speranza chiedono soccorso. «Aiutare le persone in emergenza è un bel compito. Mi piace il contatto con la gente e, con le colleghe e i colleghi facciamo di tutto per salvaguardare vita e salute» spiega con convinzione. Non sempre tutto si conclude con un lieto fine. Allora, a casa sua Carmen Marchand ascolta canzoni francesi. In seno alla famiglia e con gli amici di La Chaux-de-Fonds riesce a far il pieno d'energia oppure si rilassa con escursioni in montagna. Gli orari di lavoro irregolari che compromettono la vita sociale non le danno fastidio: «Il lavoro a turni mi lascia il tempo per le mie attività sportive».

### Tempismo, tecnica e destini umani

La centrale operativa è il crocevia delle operazioni Rega. Non appena c'è un'emergenza e urge un trasporto medicalizzato si mobilita una delle 13 elibasi. L'operatrice informa l'equipaggio sul sesso e l'età del/della paziente, descrive le circostanze, eventualmente la probabile diagnosi

e le possibilità d'atterraggio per l'eliambulanza. Per l'organizzazione dell'intervento si serve delle informazioni fornite da tre video: la banca dati delle missioni (mostra lo status quo delle elibasi), il sistema di comunicazione (registra le chiamate in entrata, elenco telefonico di tutti i partner), e il sistema d'informazioni geografiche GIS. Carmen Marchand parla tedesco, francese e italiano. Per ogni intervento sceglie i mezzi adeguati a garantire il miglior aiuto possibile. Inoltre collabora strettamente con il CAS, la polizia e le autoambulanze.

Ogni giorno operatrici e operatori sono confrontati con sofferenza e morte. Sono destini di persone che si procurano ferite terribili in incidenti con moto, giovani che rimangono paraplegici dopo un tuffo in acque infide, coppie che devono far ricoverare un neonato grave, genitori con un figlio o una figlia in pericolo di morte. A volte, i destini seguono Carmen Marchand anche dopo l'orario di lavoro. «Per elaborare i momenti difficili scambiamo impressioni e opinioni con i compagni di squadra e gli equipaggi coinvolti».

Una volta l'anno, i capi intervento fanno un po' di pratica su una delle elibasi. A Carmen Marchand è rimasto in mente soprattutto una particolare giornata vissuta all'elibase Erstfeld. Dopo aver sentito dai colleghi della centrale operativa d'un inglese in difficoltà nella regione di Realp, Carmen Marchand e il pilota scoprivano l'escursionista britannico in quella zona montagnosa. Il turista aveva vissuto quattro notti e giorni senza cibo, acqua e giacca. «Lo abbiamo elitrasmportato all'ospedale di Altdorf. Non dimenticherò mai il suo congedo. Il suo sguardo era così pieno di profonda gratitudine...». Gratitudine, ma anche contentezza, sono i sentimenti che riempiono Carmen Marchand alla fine di una giornata in cui tutto è andato bene.

*Maria Betschart*



Carmen Marchand coordina gli interventi in diverse lingue e con competenza.

Per sapere di più sulla centrale operativa:  
[www.rega.ch/La Rega/Centrale operativa](http://www.rega.ch/La_Rega/Centrale_operativa)

# REGA RAGAZZI

## Le dieci differenze

Uno scalatore ferito si trova in una parete rocciosa e l'elicottero non può atterrare. Qui ci vuole la fune del verricello. Il nostro disegnatore «Joggi» copiando la vignetta ha fatto dieci errori. Riesci a trovarli?



© Illustrazione: Joggi

## Concorso

Il verricello ci vuole, quando l'elicottero non può atterrare vicino al ferito.

La foto accanto è stata manipolata.

Che cosa c'è di sbagliato?

Studia bene la rivista o visita il sito

[www.rega.ch](http://www.rega.ch) e troverai la soluzione giusta!

Scrivi la soluzione su una cartolina postale e spediscila entro il 12 dicembre 2008 a:

Rega «Quiz»,

CP, 6910 Lugano Servizi Speciali

La Rega sorteggerà fra le risposte giuste dieci fortunati che riceveranno un DVD Rega «Countdown», del valore di 59 franchi.

Buona fortuna!

Cosa c'è di sbagliato?

Soluzione del no. 70: Alina deve pagare 5 franchi per la cornice.

Hanno vinto un modellino Eurocopter EC 145: Alfred Marguerat, Lausanne; Eric Brunner, Dicken; Timothy Schürmann, Zürich; Peter Ming, Engelberg; Corinne Schir, Échandens; Alan Martinelli, Losone; Timo Wirth, Matten; Tim Gyger, Heimberg; Isabelle Diday, Lausanne; Nicole Giudici, Chironico



René S. non ha perso la passione per la neve. Sullo sfondo il cannone della neve.

Ogni intervento dopo la caduta d'una valanga è una corsa contro il tempo

# La neve rimane la sua passione

**Per la durata di un'interminabile ora, René S. ha resistito sotto le masse nevose. Finalmente è stato trovato dai soccorritori che lo hanno liberato dalla neve dura come cemento. Sbaglia però chi crede che il 22<sup>enne</sup> abbia perso l'entusiasmo per gli sport invernali. L'inverno scorso, l'appassionato snowboarder ha persino aiutato a «far nevicare», lavorando in una regione sciistica.**

Neve dappertutto, nelle orecchie, nel naso, in bocca. René S. si sente intrappolato in un blocco di cemento, non riesce a muoversi. Fortunatamente, la sua mano sinistra si trova davanti al viso, consentendogli di ricavarci uno spazio minimo per respirare. Sta gridando, ma presto si rende conto che le sue urla soffocate non saranno mai sentite all'esterno e anzi, non faranno altro che consumare più in fretta quel poco d'ossigeno a disposizione.

Attimi prima stava cercando di liberare dalla neve fresca caduta nella notte un trampolino fabbricato l'altro ieri, aiutandosi con lo snowboard. Mai più avrebbe potuto immaginare che la neve di tutto il pendio si sarebbe messa a scendere, seppellendolo completamente.

## Soccorre il proprio figlio senza saperlo

Il giovanotto di Sargans è appassionato di snowboard e quel sabato del gennaio 2005, insieme con i genitori si era recato a Davos. Suo padre stava facendo una pausa in un accogliente ritrovo alpino, quando dalla finestra vide un elicottero in perlustrazione. È un alpinista esperto e racconta: «Evidentemente, nessuno era in grado di indicare all'elicottero dove posarsi. Così andai fuori per dare una mano». Solo più tardi seppe cosa era successo: un impiegato delle ferrovie aveva notato il lastrone di neve e delle orme che portarono dritto verso la massa nevosa dove finivano. Immediatamente aveva lanciato l'allarme. Una volta liberato René S. dalla neve, lo portarono all'elicottero con un gatto delle nevi. Suo padre era rimasto sul posto e «...solo allora mi resi conto che il ferito era mio figlio. Lo presi in spalla e lo portai ai soccorritori, felice di sapere che era vivo».

## «Vidi il proprio funerale»

«I minuti mi parvero ore e cominciai a dubitare che qualcuno avesse notato la discesa del lastrone di neve». La voce di René S. tradisce ancora la disperazione che deve aver provato, seppellito dalla neve. «Mi dissi che presto tutto sarebbe finito. Pensai ai miei genitori e come avrebbero reagito alla mia morte. Provavo anche rimorso per aver provocato la disgrazia. Poi vidi il proprio funerale...».

Più tardi, il giovane sotto la neve sente due volte il rumore di un'elicottero e attraverso la coltre di neve percepisce anche il suono dei passi di chi lo sta cercando. La speranza scaccia la rassegnazione! Finalmente, una stanga di sondaggio s'infila nella neve vicino alla sua testa. L'afferra per non mollarla più. Poi filtra la luce e il muso umido d'un cane da valanga tocca la testa del ragazzo, prigioniero



Una giornata importante per René S., ospite nella trasmissione di Kurt Aeschbacher.

della neve. La dottoressa di bordo si prende cura del giovanotto in ipotermia, e poco dopo l'eliambulanza atterra all'ospedale di Davos.

## Ospite della televisione

L'esperienza non ha diminuito la passione di René S. per la neve e lo sport invernale. Durante l'ultima stagione invernale ha lavorato con il servizio d'innervamento della regione di Parsenn a Davos. «Per garantire la giusta quantità di neve sulle piste controllate» ammicca il piastrellista diplomato. Lui continuerà a praticare lo snowboard, ma mai più fuori dalle piste controllate. Fortunatamente non soffre di incubi o altre conseguenze della sua avventura. A volte però, quando cammina su un sentiero innevato di fresco e sente lo scricchiolio della neve gelata, lo assale un tetro ricordo di quella faticosa giornata di quasi quattro anni fa. A volte racconta la sua storia a degli amici e, recentemente è stato pure ospite alla tv SF1 per rievocare il suo salvataggio. Nella primavera 2008, il giovane specialista della neve ha iniziato una formazione di costruttore stradale. Gli piacerebbe lavorare ancora con il servizio delle piste, perché gli consentirebbe di unire l'utile al dilettevole, almeno durante la stagione invernale.

Gery Baumann

Proteggersi col casco e con i parapolsi

### Gli infortuni sulla neve si possono evitare

Più sicurezza sulle piste di sci e nella pratica dello snowboard. Non è solo un pio desiderio dell'upi, l'ufficio per la prevenzione degli infortuni. Anche la Rega sostiene la campagna di prevenzione per promuovere la cultura della protezione nello sport invernale. Ogni anno, gli infortuni sulla neve causano costi di quasi 500 milioni di franchi.



## CASCO E RISPETTO SULLE PISTE

1000 INCIDENTI AL GIORNO SONO TROPPI



ASA | SVV  
Gli Assicuratori Svizzeri

[www.proteggiti.ch](http://www.proteggiti.ch)

Non c'è dubbio: sciare e praticare lo snowboard piace e diverte. Purtroppo la medaglia ha il suo rovescio. Nessun altro sport provoca tanti infortuni. Con 100 000 infortuni, gli sport invernali causano quasi il doppio di feriti che non il calcio, secondo nella classifica degli sport a rischio d'infortunio. In genere, le ferite degli infortuni invernali sono di tipo leggero o medio. Un infortunio dello sport invernale però provoca in media 18 giorni di lavoro persi. Persino una lesione sportiva registrata fra i casi leggeri causa ancora una media di nove giorni d'assenza dal lavoro. Gli sport invernali sono pertanto una grossa sfida per gli specialisti della prevenzione e un gran peso per l'economia svizzera.

#### Obiettivo: sensibilizzare al casco

Oltre il 15 per cento degli sciatori e snowboarder infortunati lamenta ferite alla testa. Il casco per lo sport invernale protegge soprattutto dalle gravi lesioni del cranio e del cervello, con severe conseguenze per le vittime e costi alti per la comunità. La sensibilizzazione al casco s'impone pertanto anche dal punto di vista dell'economia pubblica. Ogni franco investito in Svizzera per la campagna del casco riduce i costi degli infortuni a carico dell'economia pubblica di oltre due franchi.

«Il numero delle persone che si feriscono sciando o praticando lo snowboard da qualche anno rimane stabile su un alto livello», dice Frank Hofer, capo della sezione sport presso l'upi. Significa che l'effetto di cortesi e simpatici inviti ad un comportamento più consapevole è minimo. L'upi, centro di competenza per la prevenzione degli infortuni ha l'incarico pubblico di ridurre il numero degli infortuni del tempo libero in Svizzera. Per questa ragione alza il tono della nuova campagna di prevenzione nello sport invernale. Chi vuol farsi sentire, deve far colpo! Ogni giorno sulle piste innevate svizzere capitano 1000 infortuni. Troppi, dice l'upi. Con il soggetto dei 1000 simbolici elicotteri Rega, l'anno scorso ha lanciato la nuova campagna «1000 infortuni al giorno. Proteggiti». La campagna è un progetto comune dell'upi, dell'Unione svizzera degli assicuratori e della Rega. Secondo la responsabile della campagna Andrea Kammermann Häberli, l'obiettivo è di stimolare più persone possibili a proteggersi meglio praticando gli sport invernali. La campagna della durata di tre anni invita a portare il casco e i parapolsi e a controllare regolarmente gli attacchi. Adesso la campagna punta anche sul comportamento rispettoso sulle piste innevate.

*Natalie Rüfenacht*

Informatevi meglio sulla nuova campagna upi e su come è nata:  
[www.proteggiti.ch](http://www.proteggiti.ch)

## Come contattare la Rega

Numero d'allarme in Svizzera  
1414

Numero d'allarme dall'estero  
+41 333 333 333

Centro sostenitori  
Tel. 0844 834 844, Fax 044 654 32 48  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch) oppure [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

Rega Shop  
Tel. 0848 514 514, Fax 0848 514 510  
[www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

Centrale telefonica  
044 654 33 11

Indirizzo per tutte le domande  
[www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)



## Swiss Snow Walking con Mister Svizzera

L'evento Swiss Snow Walking nel multipak: il 13 dicembre 2008 ci sarà la prima a Leysin. L'11 gennaio 2009 si svolgerà per la quinta volta ad Arosa e il 1° febbraio 2009 sarà la seconda volta per Engelberg. Ai tre luoghi si può scegliere fra tre percorsi di difficoltà varia; uno dei tre vedrà protagonista Mister Svizzera in carica, Stephan Weiler. La quota di partecipazione (compreso il biglietto del treno), varia secondo il luogo, tra i 45 e i 75 franchi. Le iscrizioni si chiudono da tre a quattro settimane prima dell'evento.  
[www.swissnowwalking.ch](http://www.swissnowwalking.ch)

## Poggiatesta: è importante regolarli bene

Il poggiatesta regolato all'altezza giusta offre maggiore sicurezza nel traffico e riduce il rischio di lesioni. Se il poggiatesta è posizionato correttamente, la testa e il collo sono sorretti in modo appropriato. L'altezza giusta: il punto più alto del poggiatesta si trova alla stessa altezza della sommità del capo. La distanza giusta: regolare il poggiatesta in modo che l'occipite tocchi il poggiatesta.  
[www.poggiatesta.ch](http://www.poggiatesta.ch)





La mamma Lucia LaRoia e la figlia Vittoria con in braccio la piccola Eleonora (in primo piano), con Carolyn Burggraf di SCISMA e il medico della Rega, all'elibase Ticino.

## Perdere due figlie

**Avevo da poco consegnato il pranzo al sacco, per l'escursione scolastica, alle mie due figlie Virginia e Vittoria, salutandole. Qualche tempo dopo, una chiamata della Rega: dissero di tornare al più presto a casa. All'arrivo vidi l'ambulanza, l'auto-medica e gente che aspettava il mio rientro. Fui colta dal panico. Capii che era successo qualcosa di grave. Immediatamente la mia mente tornò al 1993, quando m'informarono che mia figlia Caterina era annegata in piscina.**

Ora il medico mi comunicò che Virginia aveva perso la vita in un incidente stradale. Qualcosa si spezzò in me. Non percepivo più ciò che mi accadeva intorno, non volevo credere che mia figlia fosse morta. Corsi istintivamente lungo la strada in cerca della mia bambina. Volevo vederla! Sentivo il dovere di proteggerla, esserle vicino, abbracciarla e dirle che tutto si sarebbe risolto.

### In quel momento morii insieme a Virginia

Qualcuno con la tuta rossa mi fermò, costringendomi a sedere. Mi parlava, ma non comprendevo le sue parole. Cercavo di liberarmi, per dare

retta all'unica voce che sentivo in me: «Corri e raggiungi tua figlia!» Non so quanto tempo ho trascorso insieme al medico, so solo che in quel momento morii insieme a Virginia.

Più tardi, una signora cercò di tranquillizzarmi, accarezzandomi. Seppi in seguito che appartiene alla Fondazione SCISMA che mi diede un grande aiuto. La signora Carolyn veniva tutti i giorni e mi era facile confidarmi con lei, mi sentivo compresa e accettata per quello che ero, una mamma che aveva perso due figlie. Col tempo il rapporto con Carolyn si trasformò in un'amicizia profonda che dura tutt'ora.

*Lucia LaRoia*

### Un aiuto sulla via del ritorno alla vita

Per i genitori, perdere un bambino è la cosa peggiore immaginabile. Ai congiunti che si trovano in questa condizione, SCISMA tende una mano e aiuta a superare i momenti più bui. Spesso, i superstiti non sanno come affrontare le pratiche burocratiche che seguono l'evento tragico. Allora, SCISMA con quattro volontari offre informazioni, consigli o accompagnamento nelle pratiche, e, soprattutto la disponibilità di ascoltare e sostenere le persone in lutto nell'intimità del loro ambiente. L'idea di aiutare altre persone colpite da tragico destino è nata tanti anni fa. «Ogni avvenimento (incidenti, infortuni, morti accidentali) coinvolge fino a 26 enti» spiega Carolyn Burggraf, ideatrice e promotrice di SCISMA. Carolyn si avvale delle ottime conoscenze di tutte le vie

ufficiali e trova una grande disponibilità e collaborazione presso tutte le istanze, cosa che apprezza molto. Nel 2007, SCISMA è diventata una fondazione... «L'unica ad offrire una presa a carico illimitata, dai primi momenti fino a più anni dopo l'evento. In Ticino e nel Grigione italiano sono 21 famiglie che saltuariamente si riuniscono per sostenersi a vicenda e spesso nascono amicizie per la vita», racconta Carolyn. E il finanziamento? «Dipendiamo da offerte volontarie; il nostro più gran capitale è il tempo che possiamo mettere a disposizione delle famiglie per cercare di far fronte a qualunque loro bisogno. La ricompensa è la gioia nel vedere ritornare nelle persone colpite la forza di mettersi in cammino verso la vita che per loro s'era fermata»

*Gabriella Broggi*

## E non poter fare più niente...

**Quel mattino il tempo era splendido e le condizioni ideali per fare una gita. La tranquillità alla nostra base Rega fu però interrotta da una chiamata dalla centrale 144 che ci chiese di intervenire su una stradina in vicinanza dell'aeroporto di Magadino. Una bambina era stata investita da una betoniera.**

Ci precipitammo sul luogo e nell'avvicinarci ricordo la lunga fila di piccoli ciclisti, impietriti lungo il ciglio della stradina e poi l'assordante silenzio attorno all'imponente betoniera. Poi, tra le ruote posteriori del camion, il corpicino ormai senza vita di Virginia, la sua bicicletta e la sua merendina a terra...

### Chiedemmo di organizzare un sostegno alla famiglia

L'impotenza di non poter più fare niente si mescolò alla tristezza, ma a rendere più crudele ancora la situazione fu la comunicazione da parte degli accompagnatori della scolaresca che tra i bambini che avevano assistito all'accaduto, vi era una sorellina di Virginia e che 5 anni prima, la sorella gemella di Virginia era annegata in piscina. Ci fu subito chiaro che ci aspettava un compito estremamente ingrato, forse il più duro in assoluto: quello di dover comunicare l'accaduto a una mamma così ripetutamente sfortunata. Nel recarci a casa di Virginia segnalammo alla centrale 144 questa incredibile e tragica situazione, chiedendo che si organizzasse da subito un adeguato sostegno alla famiglia.

*Il medico della Rega*

# Il palazzo delle regine

Nelle case dei Walser c'è una finestrella sempre chiusa. E' minuscola quanto basta per capire che non è stata fatta per guardar fuori i panorami alpini d'incommensurabile bellezza delle terre che quei popoli hanno colonizzato. Il pertugio lo si apre, per lasciare uscire e correre libera negli spazi infiniti l'anima del defunto, quando qualcuno nella casa muore. Le anime dei morti le si incontrano spesso qui sui monti. Così pensavo quando mancavano pochi minuti per ritrovare la cascina e le promesse di cose sicure e tranquille che essa sempre, accogliendomi, mi faceva. Tenevo per mano un bambino e, senza vederlo, lo sentivo piccolo. Ad un tratto esclamò: «Che bello.» insieme allo stringere della sua mano nella mia per dirmi che voleva frenare il passo. Lo guardai per capire cosa lo intrigava e vidi l'aspide, avvolto su se stesso, ad un passo da noi. Eravamo passati accanto al serpente e solo lui l'aveva visto. La bellezza del rettile non era tanto espressa dal colore, grigiastro e simile a quello della pietra su cui stava, ma dall'arabesco geometrico che decorava il corpo. Era il disegno, apparso improvviso fra il disordine e lo scompiglio che la natura sempre e ovunque propone, che destava tanta meraviglia nel bambino. Raccontai al figlio, allontanandolo da quel luogo, di come il serpente poteva essere pericoloso e che il suo morso è mortale. Dimenticavo, come è abitudine degli adulti, che i bambini non sanno niente del pericolo e nemmeno qualcosa della morte. Non ricordo più i tratti del volto del piccolo che tenevo per mano. Sono passati tanti anni dall'evento. Rivedo tuttavia benissimo il serpente, immobile, come se fosse di pietra. Il flusso dei pensieri, lasciato libero, mi porta a sentire il battere del martello sulla punta d'acciaio, per incidere sul sasso. L'avevano sentito in molti, nella notte estiva di luna piena, sui Monti di Lego. Tuttavia nessuno s'era alzato per guardare verso la cascina dalla quale il rumore proveniva. Erano rintocchi sordi, di punta e mazzotto, interrotti a tratti dal trillo dell'acciaio che la punta, sfuggita di mano faceva battendo sui sassi e schizzata via, quando chi picchiava mancava il colpo. All'alba il solito silenzio che s'accentuava con l'apparire della luce, poi, appena il sole sorgeva, la festa dei grilli e lo stridere delle cavallette riempiva lo spazio dei prati non ancora falciati. Era l'amico Fiore che mi raccontava di come l'uomo stava lì, impalato e immobile, a leggere l'incisione su una grande pietra d'angolo della cascina, fatta in una notte di lavoro di scalpello. LATRO stava scritto. Fiore, pronunciando quella parola inesistente su ogni

vocabolario, sorrideva sornione perché convinto che tutti sul monte ne avevano capito il significato. La cascina infatti, quando il proprietario morì, invece d'andare al legittimo erede, se l'era accaparrata, con un espediente, un parente disonesto che fu severamente giudicato da un epiteto scolpito, indelebile, sulla pietra. Se il soccombente nella ripartizione del patrimonio ereditario avesse scritto «ladro» con la lettera DI, come è giusto, la colpa dell'usurpatore e la definizione della sua spregevole identità sarebbe stata affievolita dal suono più dolce della terza consonante dell'alfabeto. Con la TI l'insulto suonava meglio e stigmatizzava in modo appropriato il malvivente. Tutte le volte che passo accanto a quella pietra d'angolo chiara e rileggo l'incisione, m'appaiono distinte le anime dei morti, fuggite dalle case e dalle cascine da finestrelle e da porte lasciate aperte per caso. Quando la nostalgia della città mi coglie, per ritrovarla distesa sul Delta, vado alla panchina e incontro Rosanna. La donna, sopraffatta dalla bellezza del posto, prima di morire aveva fatto portare il sedile di ferro e di legno su un terrazzo naturale sovrastante il lago, a due passi dal monte. Vista dall'alto la striscia d'acqua appare come un corridoio da percorrere per andare a sud e ritrovare il sole caldo e la dolcezza del bel paese. Seduto e tranquillo seguo con lo sguardo il lago fino a Cannobbio. Poi la distesa d'acqua scompare quando s'insinua fra due montagne e lascia libera la mente d'immaginarla. Sogno allora il Palazzo delle Regine\* di Stresa: un edificio immenso e fantastico. Dentro quella reggia, fra i broccati e i rasi tessuti a filo d'oro che rivestono le poltrone, sui marmi dei pavimenti, sotto gli stucchi dei soffitti e i lampadari di cristallo, le anime dei trapassati si ritrovano. Suonano e ballano una sarabanda che sta sempre in equilibrio su un confine fra il disordine ed una disciplina ferrea, con regole chiare e civili che prescrivono cosa bisogna fare, come si deve parlare, che abito si deve mettere per appartenere al rango sociale nel quale ognuno è rigorosamente collocato. La regina, nell'alveare di stanze e corridoi, si muove nervosa fra mille api operose e fra i pochi fuchi, che non sanno come comportarsi perché hanno sempre poco da fare e quel poco devono inventarselo. Lei è indifferente alla bellezza che gli sta attorno, perché tutto quello splendore gli è dovuto.

\* L'albergo Regina Palace di Stresa, nello splendore dei saloni rinnovati, ha festeggiato questa estate i cento anni d'esistenza.



**Arnaldo Alberti**  
Scrittore

[www.aalberti.ch](http://www.aalberti.ch)

Pasqua 1979: incidente con torpedone fa cinque morti e 21 feriti

# Intervento maggiore per le vittime romande in Algeria



Trasporto da Medea ad Algeri:  
Tutti i 21 feriti e il personale curante trovarono  
posto in un solo elicottero.

**Nel 1979, il salvataggio aereo dopo catastrofi all'estero era ancora agli inizi. Avendo ricevuto una chiamata di soccorso dall'Algeria la Rega con un intervento maggiore portò a Ginevra i superstiti d'un incidente con torpedone. Ancora oggi, a distanza di 30 anni, viaggiatori e soccorritori di allora sono impressionati di quanto era successo loro.**

Il torpedone procede a velocità sostenuta sulla pista nel deserto, puntando a nord. È la domenica di Pasqua e per l'indomani è previsto il ritorno dall'Algeria in Svizzera. Il gruppo di romandi è di buon umore. L'Algeria, un paese a loro sconosciuto offre molti spunti di discussione. Sono in pochi a notare l'autocarro che si avvicina ad alta velocità su una strada secondaria.

### Un gran botto, seguito da dolore e caos

Poi, la collisione inaspettata e violenta. Il torpedone si ribalta più volte e, infine, si ferma 20 metri fuori pista, sulle proprie ruote. All'interno, il caos, vetri rotti, bagagli che sono volati attraverso la cabina. Alcuni passeggeri sono stati proiettati fuori delle finestre, altri sono bloccati nei sedili o feriti per terra. Cinque passeggeri perdono la vita. Quelli con ferite leggere cercano di organizzare soccorso. Fra loro c'è René Tschanz di Neuchâtel che si prende cura del gruppo. Nell'ufficio postale del paese più vicino c'è un telefono. Da lì chiama l'Ambasciata svizzera. Essendo istruttore militare di professione è abituato ad usare il suo talento organizzativo. Automobili private trasportano i feriti nel più vicino paese Birine, dove ricevono le prime cure urgenti. La popolazione si mostra generosa e disponibile.

### Donne e uomini separati

Le scarse informazioni che giungono alla Guardia aerea svizzera di soccorso in Svizzera non promettono nulla di buono. Ci si prepara ad un intervento maggiore. Ci vogliono medici, infermiere e un velivolo di linea da trasformare in lazzaretto. Il tutto richiede tempo.

Intanto, i feriti sono stati ricoverati nell'ospedale di provincia a Medea, a 80 km circa dalla capitale Algeri. Hanno alle spalle un viaggio penoso in macchine private. I medici dell'ospedale sono originari della Repubblica popolare cinese, come capitava spesso nell'Africa d'allora. Uomini e donne sono rigorosamente separati, anche i pazienti svizzeri. Tschanz si adopera come mediatore fra i famigliari. Tutti aspettano con impazienza il ritorno in patria.

### Aiuto in arrivo

Un team di soccorso formato da medici, infermiere e un capo interventi, guidati dal professor Georg Hossli della clinica universitaria di Zurigo arriva in Algeria a bordo d'un Learjet della Rega. Con dei taxi si recano da Algeri a Medea per visitare i feriti. Il martedì dopo Pasqua, alle ore 8 un DC-9 della Balair decolla da Zurigo in



A Medea l'enorme elicottero russo del tipo Mi 6 attende gli svizzeri feriti.





L'equipe dei medici della Repubblica cinese si è congedata dai colleghi svizzeri.

direzione dell'Algeria. A bordo si trova l'attrezzatura necessaria per il volo di ritorno.

A Zurigo intanto, la Rega con l'aiuto dell'Ambasciata organizza il trasporto in elicottero da Medea ad Algeri. Naturalmente ci si aspetta un piccolo elicottero che avrebbe dovuto trasportare pazienti singoli e fare più voli, dapprima i più gravi e via via gli altri.

### Un elicottero gigante risolve il problema in un sol colpo

In ospedale, il team svizzero di soccorritori incontra il pilota d'elicottero algerino. Fanno per dirgli di cominciare con il primo paziente, quando questi con loro sorpresa dice: «Avete 21 pazienti? Portateli tutti e insieme a loro imbarcheremo anche le ambulanze». Sembra uno scherzo e, invece, arrivati al luogo d'atterraggio capiscono che non scherzava affatto: il suo elicottero da trasporto russo del tipo Mi 6 è lungo più di 40

metri e la sua capienza di 12 tonnellate avrebbe offerto spazio anche alle ambulanze, oltre che a pazienti e personale medico. Di colpo, il problema del trasporto da Medea ad Algeri non è più tale.

### Dopo due giorni finalmente in Svizzera

Martedì alle ore 15.20, il DC-9 della Balair atterra a Ginevra con i 21 superstiti. Una dozzina d'autoambulanze attende i pazienti. Due giorni dopo l'incidente in Algeria, il viaggio sfortunato dei romandi giunge a termine. Poco dopo atterra a Ginevra anche l'aereo con il triste carico delle cinque salme. Ai superstiti rimarrà il ricordo indelebile della disgrazia. Alcuni di loro avranno da sopportare le conseguenze per il resto dei loro giorni. Ciò che rimane altrettanto indimenticabile è la generosa disponibilità della popolazione algerina e l'imponente operazione di rimpatrio della Guardia aerea svizzera di soccorso.

*Walter Stünzi*



Sono quasi grandi uguali: l'elicottero Mi 6 e il DC-9 della Balair.

La cabina dell'aereo della Balair, trasformata in lazzaretto.



## Prevenzione

Le «regole di ghiaccio» della SSS

# Le acque celano pericoli anche d'inverno

**Da 75 anni, la Società Svizzera di Salvataggio s'impegna per la sicurezza in e sull'acqua, e questo anche d'inverno. La Rega, nata 56 anni fa da una costola della SSS, sostiene il lavoro di prevenzione dei soccorritori brevettati. Si può infatti rischiare d'annegare anche d'inverno.**

Le acque esercitano una forte attrazione d'estate, ma non solo. D'inverno, quando un prolungato periodo di freddo intenso gela le acque delle pianure, grandi e piccoli vi si affollano con gioia. Nelle alture, i laghetti di montagna servono persino per manifestazioni sportive (corse di cavalli, sci nordico, triathlon invernale). I laghetti dell'altopiano e delle prealpi, gelati nei mesi d'inverno sono meta ambita di pattinatrici e pattinatori. Attenzione però, non tutte le superfici ghiacciate sono abbastanza solide! Per aprirle al pubblico devono rispondere a diversi criteri.

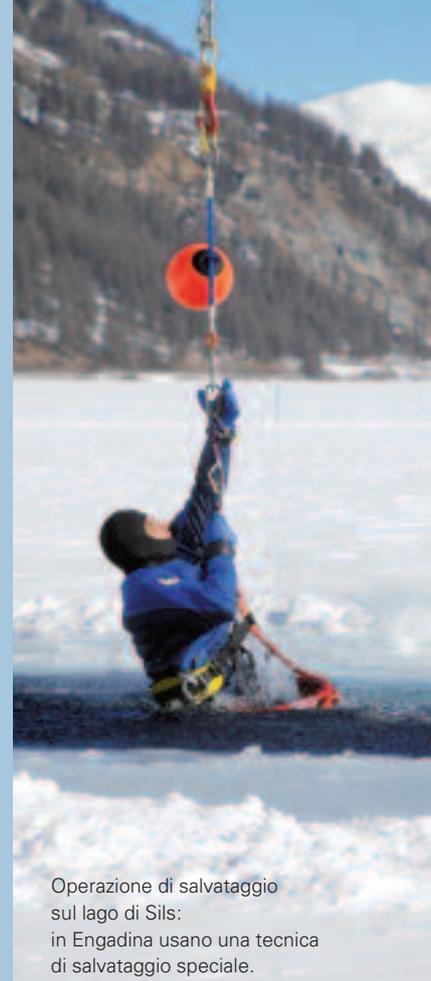
### Nell'acqua fredda, il corpo va rapidamente in ipotermia

Non sorprende pertanto che gran parte degli annegamenti in laghi e fiumi si verifica a temperature dell'acqua sensibilmente inferiori di quelle delle piscine riscaldate o coperte. Durante sette mesi dell'anno, la temperatura delle acque nel nostro paese scende sotto i 16 gradi centigradi. Durante 5 mesi dell'anno è addirittura inferiore agli otto gradi. Nell'acqua fredda, il corpo umano perde calore: più sono basse le temperature, e più in fretta s'abbassa la temperatura corporea. Con l'abbassamento, chiamato ipotermia, diminuisce velocemente anche il rendimento. Ciò spiega che gran parte degli annegamenti capita in acque fredde.

Sbaglia chi pensa che con la chiusura dei lidi si chiuda anche l'attività della SSS. I soccorritori acquatici offrono consigli sul comportamento sulle acque gelate (le «regole di ghiaccio») e organizzano corsi dedicati all'ipotermia.

*Thomas Kenner*

Le informazioni dettagliate si trovano nella documentazione della Società. Schweizerische Lebensrettungsgesellschaft SLRG, Postfach 161, 6207 Nottwil, sezione sud, [www.info.sss.ch](http://www.info.sss.ch)



Operazione di salvataggio sul lago di Sils: in Engadina usano una tecnica di salvataggio speciale.

### Le sei regole di ghiaccio

Seguire le regole dell'SSS riduce il rischio d'infortuni sensibilmente.



Accedi sul ghiaccio solamente dopo il controllo e l'autorizzazione delle autorità responsabili.



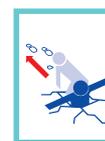
Le attrezzature di salvataggio come scale, stanghe, anelli, palle e corde non sono giocattoli.



Anche sul ghiaccio devi attenerli alle prescrizioni degli organi responsabili e delle autorità.



Se si presentano screpolature provocate dall'aumento della temperatura, evitare gli assembramenti di massa.



Se il ghiaccio si rompe sotto il tuo peso, allarga subito le braccia, e cerca di uscire nella stessa direzione da dove sei entrato.



Qualcuno cade in acqua per rottura del ghiaccio! – Allarma subito qualche collaboratore e avvicinati all'infortunato strisciando sul ventre, assicurato con una attrezzatura di salvataggio.