

1414

Numero 72, giugno 2009

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso

AgustaWestland Da Vinci:
**Il nuovo elicottero
d'alta quota della Rega**

rega 





4 Primo piano

Ritorno in patria: non solo col jet Rega

I pazienti che non presentano complicazioni possono tornare in patria anche a bordo di aerei di linea, comodamente sistemati su una barella e assistiti dal competente personale sanitario della Rega.

11 Partner

Il 144, punto nodale dei servizi di soccorso

I servizi di soccorso terrestri sono indispensabili: su tutto il territorio nazionale, le chiamate di soccorso per le urgenze passano dal numero d'allarme 144.

12 Una base alla volta

Elibase Ticino: testa di ponte della Rega nella Svizzera italiana

Per l'elibase Rega Ticino, ubicata nel centro del cantone, l'anno 2009 è caratterizzato dalla consegna del primo dei nuovi elicotteri AgustaWestland Da Vinci.

14 L'intervento

Un passo falso può rovinare la giornata

Infortunio nel greto del fiume Reuss: l'operazione d'argano rende possibile il recupero dal terreno ostile.

16 Poster

Il nuovo elicottero Rega: AgustaWestland Da Vinci

L'alta tecnologia nel cockpit, per il bene dei pazienti.

18 Rega inside

19 Incontri

21 Enigmistica

22 Retrospettiva

Anche i medici di famiglia chiamano la Rega

Quando i medici di famiglia chiamano la Rega lo fanno per prevenire conseguenze gravi. L'estate scorsa, per la piccola Corina Meyer una grigliata è finita male...

24 Ticino

25 In breve

27 L'ospite: Arnaldo Alberti

28 C'era una volta

100 anni fa nacque Fritz Bühler

Il Dr. med. h.c. Fritz Bühler, pioniere, riorganizzatore e presidente della Guardia aerea svizzera di soccorso dal 1959 al 1980, è parte integrante della storia della Rega.

32 Prevenzione

Consigli utili in caso di ustioni

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 25.

In copertina:

Più avanzato, meglio equipaggiato e più potente: il nuovo elicottero d'alta quota Agusta Westland Da Vinci sopra il Lago Maggiore

Consiglio di fondazione della Rega:

Albert Keller*, presidente, Uitikon;
 Franz Steinegger*, vice presidente, Flüelen;
 Markus Reinhardt*, Dr. iur., Malans;
 Paul Maximilian Müller*, Berna;
 Daniel Scheidegger*, Prof. Dr. med., Arlesheim;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Kôniz;
 Ulrich Graf, Pfäffikon SZ;
 Roland Müller, PD Dr. iur., Staad;
 Andreas Berger, Dr. med., Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bâch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Patrizia Pesenti, Breganzona;
 Christian Kern, Prof. Dr. med., Ginevra;
 Markus Mader, Berna
 (rappresentante della Croce Rossa Svizzera)
 (* = membri del comitato)

Direzione:

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

Impressum n° 72 / giugno 2009**Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega)**

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

Redazione: Thomas Kenner,
 Walter Stünzi

Versione italiana:
 Gabriella Broggi, Lugano

Versione francese:
 Cadence Conseils, Losanna

Foto:
 D. Agustoni (copertina, p. 12/13);
 T. Kenner (p. 2, 4, 7, 8, 9, 18);
 W. Stünzi (p. 2, 23);
 Ch. Perret (p. 3, 19);
 M. Spring (p. 11);
 M. Agustoni (p. 12);
 DSS TI (p. 13);
 www.montelema.ch (p. 13);
 Polizia cantonale Uri (p. 14, 15);
 C. Monticelli (p. 22);
 Base Rega TI /Blick (p. 24);
 F. Engesser (p. 25, 28, 29, 31);
 Ti-press / C. Reguzzi (p. 27)

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

Ci avviciniamo al periodo dei grandi esodi. L'esperienza insegna: una turista balneare, dopo un grave incidente nel Marocco dovrà essere rimpatriata in Svizzera. L'escursionista con problemi cardiaci in una zona discosta avrà urgente bisogno di soccorso. Per la Rega sarà un periodo di grande impegno: la centrale operativa, gli equipaggi e la manutenzione saranno sollecitati. Pensateci quando vi preparate alle meritate vacanze estive: il comportamento accorto può aiutare a prevenire emergenze. È bene sapere che c'è la Rega. Però è meglio non averne bisogno!

L'anno passato la Rega è stata sollecitata come non mai, e non solo in Svizzera dove gli elicotteri portano il soccorso direttamente accanto al paziente, ma anche all'estero da dove la Rega organizza ed esegue i trasporti medicalizzati indispensabili. Siete voi gentili sostenitrici, cari sostenitori a garantire l'operato della Rega.

Dal giugno 2008 però, oltre 5 milioni di franchi versati dai sostenitori vanno annualmente alla cassa dello stato sotto forma di imposta sul valore aggiunto. Inoltre, anche le assicurazioni contro le malattie e gli infortuni vorrebbero la loro fetta e così, su consiglio del sorvegliante dei prezzi, chiedono di ridurre le tariffe applicate per il minuto di volo. Ora, il fatto è che la Rega non percepisce né sussidi dallo stato, né dalle assicurazioni, ma si finanzia con i contributi delle sostenitrici e dei sostenitori. Non è pertanto giusto che lo stato e le assicurazioni traggono profitto, intaccando la solida base finanziaria della Rega.

Una cosa è certa: non è nell'interesse di nessuno se, a lungo andare la solida base della Rega si indebolisce. La Rega, nell'interesse di chi dipende da un soccorso e salvataggio aereo veloce e professionale, si oppone a simili sviluppi.

Ernst Kohler, presidente di direzione

Ritorno in patria:
non c'è solo il jet della Rega

Paziente sdraiata ritorna a casa... a bordo di un jumbo jet

Una vacanza idilliaca sulle spiagge della Repubblica Dominicana può interrompersi bruscamente, finendo con un trasporto a bordo di un jumbo jet dell'Air France per Parigi e da lì con il jet Rega per Zurigo.

La Rega è indubbiamente fiera della sua flotta di tre aero-ambulanze. E tuttavia, in casi senza complicazioni serie è possibile riportare in patria i pazienti in barella, sistemati comodamente e sicuri, assistiti dal competente personale sanitario della Rega.





Lydia Schmidt (68) insieme con il marito Alfons (69) aveva sognato per settimane le vacanze nel paradiso caraibico della Repubblica Dominicana. Fuggire dalle nebbie novembrine in Svizzera e godersi la proverbiale gioia di vivere dei Carabi: e chi saprebbe dire di no?

Infausto inizio delle vacanze: un incidente il primo giorno

Era ormai la quarta volta che la coppia appassionata di golf s'involava per la medesima destinazione. Mai si sarebbero immaginato un simile inizio delle loro vacanze: il primo mattino nei Carabi, Lydia Schmidt scivola sul pavimento di marmo dell'albergo «Riu Palace» a Punta Cana e cade tanto male da rimanere al suolo con le due rotule fratturate. Nell'istintivo tentativo di attutire la caduta s'è ridotto male pure il gomito.

Alfons Schmidt si prende amorevole cura della moglie sofferente e chiede alla ricezione di chiamare urgentemente un'autoambulanza. Quindi ricoverano la paziente nella vicina clinica privata Bavarò a Punta Cana. Dopo i primi accertamenti e lo studio delle lastre, il medico curante Dr. Mendieta costata senza dubbio la frattura delle due rotule, di cui una richiede un intervento chirurgico.

Poiché, dopo l'intervento sul posto, la gamba andrà immobilizzata per un mese con un gesso, e dunque, in ogni caso sarebbe stato necessario un ritorno in Svizzera. Il marito decide allora di contattare il Touring Club Svizzero (TCS) che, a sua volta, chiede alla Rega di organizzare al più presto il rimpatrio affinché l'intervento chirurgico possa essere eseguito in Svizzera.

Prima del trasporto aereo, una squadra sanitaria visita la paziente in ospedale

A Zurigo intanto, l'infermiera specializzata della Rega, Edith Ehrenreich, prepara la valigia e la borsa medica con tutto l'occorrente. Con Lukas Gasser, un assistente ai trasporti aerei della centrale operativa Rega, vola con un aereo di linea via Parigi verso i Carabi. 48 ore prima del volo di ritorno, la squadra Rega arriva a Punta Cana. Dopo essersi riposati per essere freschi per il lungo tragitto di ritorno con la paziente, i due si recano all'ospedale Bavarò per visitare la paziente e spiegarle il volo di ritorno.

L'indomani tutto fila liscio grazie alla pianificazione meticolosa della centrale operativa Rega. L'infermiera Edith Ehrenreich e l'assistente Lukas Gasser raggiungono l'ospedale. Nel frattempo, al vicino aeroporto di Punta Cana, poco dopo



Aeroambulanza Rega o aereo di linea?

tk. Non sempre, il jet della Rega è la soluzione ideale per riportare in Svizzera malati acuti o feriti. Secondo le circostanze e le condizioni, la centrale operativa Rega, in base alle informazioni raccolte dal medico decide come far ritornare in Svizzera il/la paziente. Se per questi è sopportabile, le sue condizioni di salute lo consentono ed esiste un buon collegamento aereo, il volo di ritorno può avvenire con un aereo di linea. Una soluzione ragionevole dal punto di vista economico ed ecologico. Nel caso qui descritto, il rimpatrio con l'aeroambulanza sarebbe costato 130 000 franchi circa, mentre la variante mista aereo di linea fino a Parigi e trasporto con jet Rega fino a Zurigo è costato un po' meno di 37 000 franchi.

I trasporti a bordo di aerei di linea sono sensati ad esempio per un ritorno in patria motivato da ragioni psichiche, con un paziente in grado di viaggiare seduto e l'accompagnamento d'un medico e/o personale paramedico. Possono viaggiare a bordo di aerei di linea in condizioni ottime anche pazienti coricati senza bisogno di specifiche cure mediche e che non hanno malattie contagiose. Per il trasporto di pazienti coricati occorre prenotare fino a 9 posti e si deve poter montare uno «stretcher». Una tenda ripara paziente e personale sanitario dagli sguardi dei passeggeri.

L'anno passato, oltre un terzo di tutti i voli di rimpatrio è avvenuto a bordo di aerei charter o di linea. Accanto ai 420 voli di questo tipo la Rega ha rimpatriato con le aeroambulanze altri 820 pazienti.



Volo con il jet della Rega per Zurigo-Kloten pilotato dal comandante Oskar Mack e la copilota Nadine Flückiger.

Alfons Schmidt è sempre al fianco della moglie Lydia.



L'atterraggio del jumbo Air France proveniente da Parigi, i meccanici nella cabina dei passeggeri stanno montando la barella su una fila di poltrone.

Dopodiché ci sarà da superare l'ultimo ostacolo, ossia l'imbarco della paziente attraverso il portellone posteriore. Con cura, assistente e membri dell'equipaggio manovrano la paziente e la sistemano sullo «stretcher» (barella) in fondo alla cabina.

Per l'ultima tappa serve l'aeroambulanza Rega

L'infermiera e il suo assistente, insieme con il marito e le amabili assistenti di volo dell'Air France, durante il volo notturno per Parigi si prendono cura della paziente che riesce persino a dormire un poco.

La mattina, arrivati a Parigi trovano pronta l'aeroambulanza Rega che trasporterà la paziente fino a Zurigo. I voli Parigi-Zurigo, infatti, non

offrivano il posto per la sistemazione della barella. Sotto le cure attente della medesima squadra sanitaria, la paziente supera felicemente anche quest'ultima tappa del ritorno in patria. All'atterraggio a Zurigo, Lydia accompagnata dal marito Alfons Schmidt sarà presa a bordo di un'autoambulanza che provvederà al ricovero nell'ospedale di Sciaffusa.

Thomas Kenner

Missione compiuta: arrivo al Rega-Center all'aeroporto di Zurigo-Kloten



Punta Cana–Parigi Charles de Gaulle–Zurigo-Kloten

Immagini di un rimpatrio



La scena idilliaca sotto le palme inganna: dopo una caduta nella camera d'albergo, Lydia Schmidt si ritrova nell'ospedale Bàvaro a Punta Cana. L'infermiera specializzata Edith Ehrenreich discute il rimpatrio con il medico curante. Poco dopo iniziano i preparativi per il viaggio.



Il jumbo dell'Air France è pronto all'aeroporto. Ora si tratta di trasferire la paziente dall'autoambulanza all'aereo, issandola su per la stretta scaletta verso il portello posteriore della cabina.



Dal jumbo all'aeroambulanza Rega: anche durante il volo Parigi-Zurigo, il marito e l'infermiera specializzata Rega si occupano della paziente Lydia.

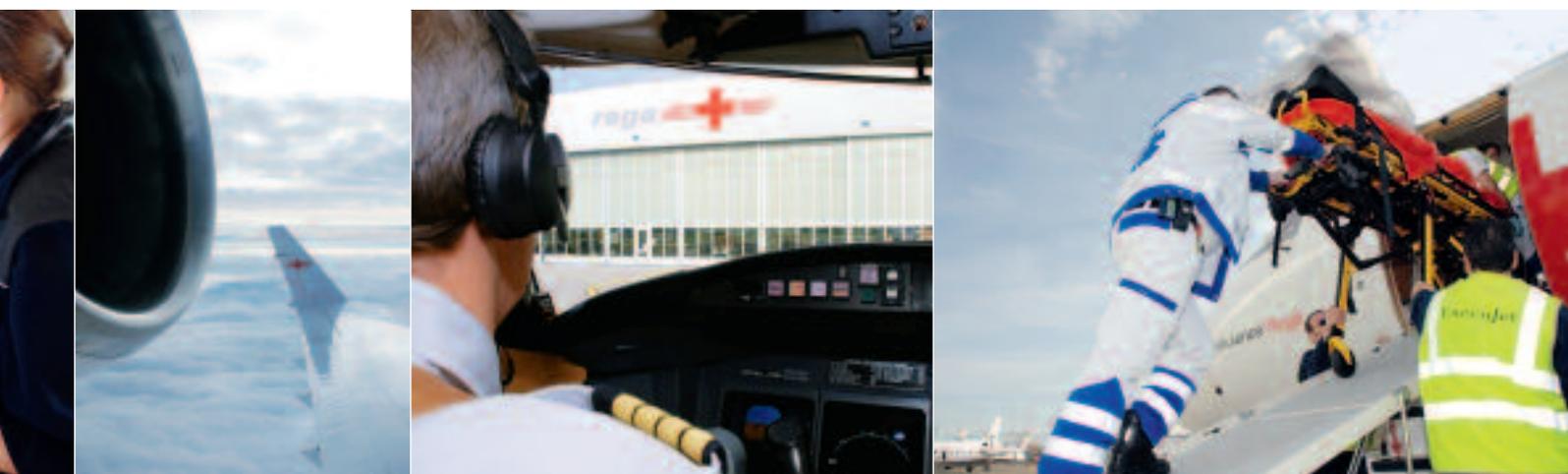
Trasporto di paziente con scalo: nel novembre scorso, la Rega ha riportato in Svizzera una paziente ferita nella Repubblica Dominicana, dapprima con un volo di linea e poi con l'aeroambulanza Rega.



Con l'autoambulanza, la paziente con la squadra Rega viaggia verso l'aeroporto di Punta Cana, dove l'assistente Lukas Gasser sbriga il check-in per la paziente e chi l'accompagna.



A bordo, Edith Ehrenreich e Alfons Schmidt si prendono cura della paziente, riparata dagli sguardi dei passeggeri da una tenda. Arrivati a Parigi gli agenti della sicurezza sbrigan le formalità doganali a bordo.



Dopo un tranquillo volo sopra le nuvole, la missione volge al termine. A Zurigo-Kloten la paziente è sbarcata passando dalla rampa del jet Rega per raggiungere l'autoambulanza.

I servizi di soccorso terrestri sono indispensabili

Il 144, punto nodale dei servizi di soccorso

Per le chiamate d'emergenza c'è un numero unico per tutto il territorio nazionale. Il numero 144 può disporre sempre dei mezzi di salvataggio più rapidi. Sono le centrali ed enti cantonali di soccorso a provvedere 24 ore su 24, affinché la popolazione possa usufruire di questo servizio.

Gli addetti delle centrali d'allarme 144 di tutto il paese sono confrontati ogni anno con centinaia di migliaia di chiamate d'emergenza. Fra i loro compiti impegnativi c'è la mobilitazione rapida del mezzo d'intervento più idoneo.

24 piattaforme per emergenze mediche

Le centrali d'allarme 144 sono organizzate a livello cantonale, garantendo la disponibilità dei necessari mezzi di pronto intervento: autoambulanze e auto mediche, ambulanze per il trasporto di pazienti tra cliniche ed ospedali e, se del caso, un'eliambulanza della Rega.

Le centraline sono servite da soccorritrici e soccorritori professionali. In base al genere d'allarme decidono entro secondi se occorre intervenire, se è urgente e il tipo di mezzo da mobilitare. Le centrali 144 sono le piattaforme per le necessità sanitarie della popolazione. Il 70 per cento degli interventi Rega scatta su richiesta di una delle centrali del 144.

Il soccorso terrestre e quello aereo sono complementari

Normalmente, i primi ad arrivare sul posto sono i veicoli di soccorso. I soccorritori o medici d'urgenza portano l'aiuto preospedaliero e valutano la situazione. Se le condizioni del paziente richiedono il ricovero in una clinica universitaria o se si trova in territorio ostile si delega un elicottero. Le centrali del 144 possono allarmare la centrale operativa della Rega tramite un numero telefonico riservato oppure via radio.

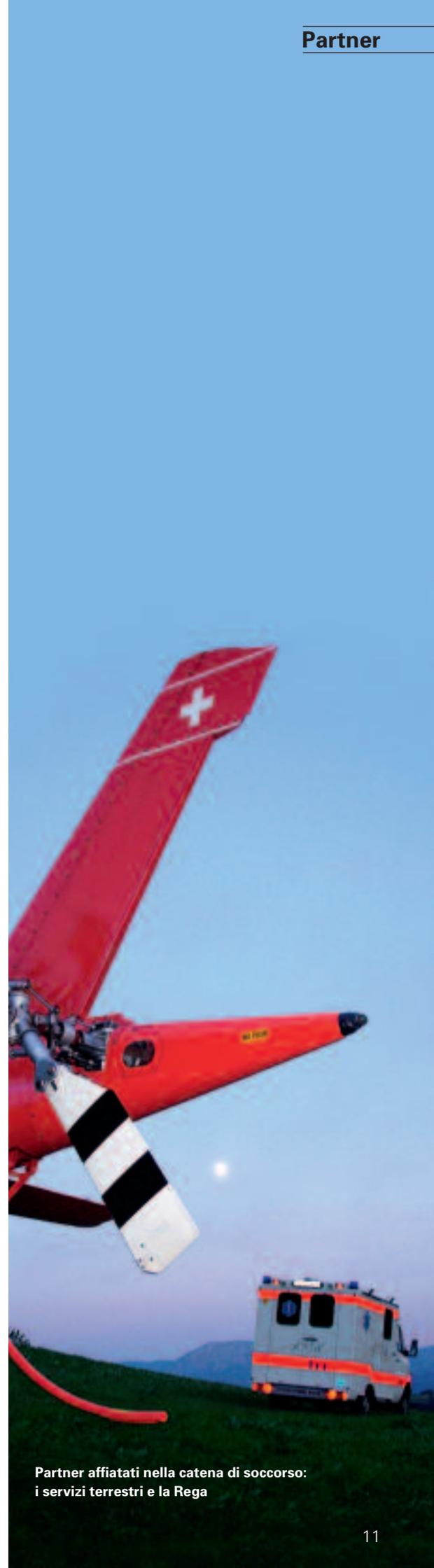
Anche l'elicottero Rega, tuttavia conosce ostacoli: visibilità cattiva, nebbia, neviccate o eccezionali raffiche di vento possono impedire l'intervento aereo. Allora ci vuole disponibilità e competenza dei colleghi a terra. Non è questione di un servizio contro l'altro, ma di offrire una collaborazione dei vari mezzi di pronto intervento.

Numero telefonico 144 o 1414, una questione di principio?

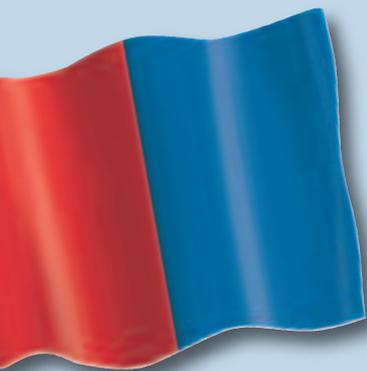
Il 144 è il numero generale per le emergenze mediche. Ma in certe situazioni è opportuno allarmare la Rega direttamente formando il 1414. Pensiamo ad esempio ai luoghi discosti, ai casi di ferite gravi, ustioni, infortuni alpini e cadute di valanghe. Se chi lancia l'allarme è convinto della necessità d'un intervento aereo, allora l'allarme rapido e diretto è appropriato perché consente alla Rega di mobilitare l'elicottero più vicino e le dà la possibilità di chiarire direttamente dettagli come la meteo, ostacoli aerei, coordinate esatte e il numero dei bisognosi di salvataggio. Secondo l'evento, la centrale Rega tiene informata la locale centrale del 144.

Le due organizzazioni sono complementari anche a livello delle centrali. Ambedue i numeri d'allarme garantiscono l'arrivo tempestivo sul posto dei soccorritori necessari. Sia a terra sia in aria, l'obiettivo è comune: portare velocemente il soccorso professionale.

Walter Stünzi



Partner affiatati nella catena di soccorso: i servizi terrestri e la Rega



Dal 16 al 18 aprile 2009, all'elibase Rega Ticino è stato presentato l'elicottero AW Da Vinci. Il giorno delle porte aperte, la nuova macchina della base a Magadino ha attirato molto pubblico.



L'elicottero della Rega Ticino, a Cordonico, sopra Minusio

«Rega 6»: l'elibase nella Svizzera italiana

Ritratto di una base prealpina

L'elibase della Rega nella Svizzera italiana (EBTI) si trova in mezzo al Piano di Magadino. L'inaugurazione ufficiale si tenne nel marzo 1983. L'evento del 2009 è la consegna del primo dei nuovi elicotteri d'alta quota AgustaWestland Da Vinci.

In principio ci furono un hangar, un Alouette III e un pilota. La Rega contava 7215 sostenitrici e sostenitori. Oggi sono attorno ai 100 000, e il numero delle missioni annue si aggira sulle 630.

Fra queste due «epoche», ci furono anni di paziente lavoro costruttivo da parte dei pionieri della Rega Ticino: i primi piloti, il responsabile del servizio medico, i primi soccorritori professionali, gli assistenti di volo e i numerosi soccorritori alpini del CAS.

Conoscere ogni piega del cantone

La conformazione geomorfologica della Svizzera italiana è notoriamente complessa, non solo per le attività aeronautiche in genere, ma soprattutto per il salvataggio aereo. Il Ticino è ricoperto di boschi per oltre il 50%, e gran parte di queste regioni sono zone prealpine e collinari. Uno dei requisiti per gli uomini attivi nel soccorso Rega a sud delle Alpi, infatti, è la perfetta conoscenza di innumerevoli valli, alpi

Patrizia Pesenti:

«Il mio rapporto con la Rega è ottimo, perché fino ad oggi... non ne ho avuto bisogno!»

Scherzi a parte, la Rega è un'organizzazione preziosa per chiunque abbia a cuore la salute propria e quella della popolazione. Come sappiamo benissimo non è raro il caso in cui si verificano eventi traumatici nei quali un minuto in più o in meno significa la vita o la morte. La Rega è preziosa perché riesce a raggiungere zone impervie, inaccessibili in tempi ragionevoli portando soccorso, medicinali e cure. E lo fa ventiquattr'ore su ventiquattro, 365 giorni all'anno. Soccorre feriti in montagna e li porta in ospedale, vola con i suoi jet dall'altra parte del globo a prelevare svizzeri malati o infortunati per ricondurli in patria, aiuta i contadini di montagna. È un'istituzione che se non ci fosse bisognerebbe inventarla. Alla Rega sono affezionata da decenni, da quando qui in Ticino la chiamavamo ancora Gass. So che per i piloti ed i medici della Rega, il compito non è facile ed anzi è spesso insidioso e denso di rischi; anche per questo ne apprezzo coraggio ed altruismo, in un sostegno che va ben oltre la semplice quota annuale. Finora ho sempre seguito con lo sguardo quell'elicottero rosso, dal basso all'insù, senza dovermi confrontare a infortuni o malattie tali da farmi salire a bordo. Ma è rassicurante sapere che quell'elicottero rosso c'è. E che c'è sempre, in ogni momento, di giorno e di notte. Una certezza che dà fiducia a me e a tutta la popolazione.



Patrizia Pesenti, giurista, è consigliera di Stato e direttrice del dipartimento Salute e Socialità del cantone Ticino. Dal 2009 fa parte del consiglio di fondazione della Rega.

Patrizia Pesenti



Dai pendii del Monte Tamaro si godono panorami bellissimi.

Gita consigliata dall'elibase Rega Ticino

Monte Tamaro–Monte Lema

La traversata prealpina Tamaro–Lema è un'escursione che permette di scoprire le bellezze naturali e paesaggistiche della regione più verde e soleggiata del Ticino. Punto di partenza è Rivera, dove si prende la cabinovia per l'Alpe Foppa. Dall'alpe si sale verso il Monte Tamaro, da cui si gode una magnifica vista sulla regione circostante, e si prosegue scendendo dal ripido versante sud per la Bassa di Indemini. Si attraversa poi la sella della Bassa di Montoia. Dopo un breve tratto pianeggiante, i meno allenati potranno evitare la salita del Gradiccioli svoltando a destra, per ritrovarsi poi sul fianco ovest della montagna. Tra una discesa, una risalita (Monte Pola 1741 m) ed infine un'altra discesa, il sentiero raggiunge l'Alpe Agario. Dopo aver doppiato il Monte Magno si giunge al Poncione di Breno. Chi volesse evitare di salire sull'impegnativa cima, può imboccare il comodo sentiero sulla destra, che porta fino alla Forcora d'Arasio e quindi proseguire arrivando finalmente alla meta: il Monte Lema. Da qui parte la cabinovia per Migliegla e, con l'autopostale si ritorna a Rivera. Durata dell'escursione: circa 4 ore e mezza.

Per le famiglie con bambini, segnaliamo l'Adventure Park sul Monte Tamaro, e agli appassionati del Nordic walking consigliamo il percorso (5,3 km) che si snoda sui pendii del Monte Tamaro, con una bellissima vista sia verso il Luganese sia verso il Bellinzonese e il Locarnese fino al massiccio del Monte Rosa. www.montelemma.ch

più discosti, corsi d'acqua, laghi e fiumi, fino al più esile ruscello.

2009: è arrivato l'AW Da Vinci

L'anno 2009 per l'elibase Rega Ticino e per le altre basi alpine e prealpine, è l'anno del nuovo elicottero d'alta quota, AgustaWestland Da Vinci. La festosa cerimonia di consegna del 16 aprile, seguita dalla giornata delle porte aperte, ha attirato tanta gente, sostenitrici e sostenitori e non, appassionati d'aeronautica e amici della Rega.

Gabriella Broggi



Delicata operazione d'argano sul fiume Reuss

Un passo falso può rovinare la giornata

Gli equipaggi della Rega sono spesso confrontati con situazioni che non consentono l'atterraggio sul luogo d'un incidente. I salvataggi da territori ostili, infatti, non sarebbero possibili senza l'argano o verricello. Nell'intervento descritto si è trattato d'un pescatore scivolato nel letto del fiume Reuss. L'uomo ferito è stato recuperato con un'operazione d'argano.

Il ferito è stato recuperato, e ora l'elicottero lo depone su un prato pianeggiante dov'è possibile lo scalo.





Il paziente è sistemato sulla barella, pronto per essere imbarcato nell'eliambulanza.

Una giornata estiva a Fällibruck sopra Intschi (UR): al momento dell'allarme, l'equipaggio di «Rega 8», elibase Erstfeld, è stato informato che non sarebbe stato possibile atterrare accanto al paziente ferito nel greto del fiume Reuss. Il soccorritore professionale Hans Stocker che funge da arganista si prepara mentre il medico di bordo Christoph Bättig infila l'imbracatura. Dopo un volo di pochi minuti, l'elicottero raggiunge il luogo dell'infortunio. Con un giro di perlustrazione, l'equipaggio inquadra la situazione. Il medico si aggancia alla fune del verricello e atterra esattamente su una piccola sporgenza in mezzo al letto del fiume dove lo attendono i compagni del ferito.

La passione della pesca

Gustav B. era partito inizio pomeriggio con il cognato e il nipote. È un pescatore appassionato per il quale la pesca è rilassamento, hobby e sport. Il gruppo risale il letto del fiume ad acqua bassa, alla ricerca di un posto ricco di trote. D'un tratto, il 43enne Gustav B. scivola, cade all'indietro picchiando la testa su un sasso. Il colpo è violento, tanto da fargli perdere i sensi e andare sott'acqua. I due com-

pagni lo tirano fuori dell'acqua e con il cellulare lanciano l'allarme.

Il medico Christoph Bättig si stacca dalla fune e segnala al pilota dell'elicottero in volo stazionario che si è sganciato. Il pilota Christian Roth vira e si allontana. Il medico esamina il pescatore infortunato. Risponde a stento, respira, e il polso è soddisfacente. Mediante una flebo riceve i farmaci stabilizzanti. Poi il medico sistema il paziente nella rete orizzontale, pronto per essere recuperato.

Dopo il recupero, l'imbarco nell'eliambulanza

Agganciati alla fune del verricello, l'elicottero richiamato sul posto issa il paziente nella rete e il medico fuori dal fiume. Si porta sopra un prato pianeggiante dove deposita il prezioso carico. Il medico e il paramedico sistemano il paziente fradicio e ipotermico sulla barella. Poi lo imbarcano, pronto per essere ricoverato con l'eliambulanza.

Nell'ospedale cantonale di Lucerna i medici costateranno un grave trauma cranico. Una degenza prolungata e le terapie di riabilitazione lo faranno guarire completamente.

Gery Baumann

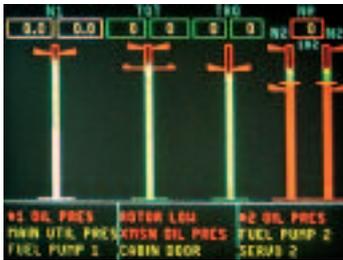


Il nuovo elicottero d'alta quota

Alta tecno

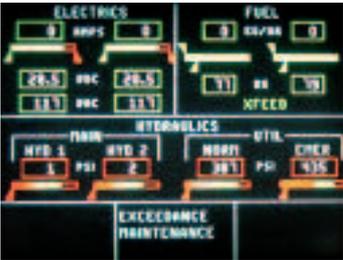
A terra come in aria, l'elemento decisivo di punta rende il salvataggio aereo ancora più sicuro. I video multifunzionali dell'elicottero Rega è esemplare.

Electronic Display Unit I



- Contagiri dei motori
- Indicatore della sollecitazione della trasmissione
- Contagiri del rotore
- Temperatura di combustione
- Pannello degli allarmi

Electronic Display Unit II



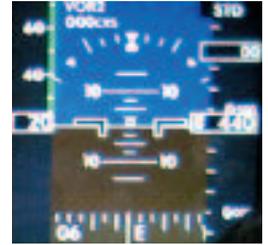
- Carburante
- Impianto elettrico
- Impianto idraulico

Schermo multifunzionale



- Carte di navigazione digitali
- Eliporti
- Videocamera termica EVS
- Rotte di navigazione

Orizzonte artificiale d'emergenza



Radio Tuning Unit RTU



- Gestione dei radiotrasmittitori
- Traffico aereo ATC
 - Radionavigazione NAV
 - Transponder TCAS

Pannello Audio

- Gestione delle radio
- Gestione della comunicazione di bordo

Pannello di controllo dell'autopilota

Radiotrasmittitori

- Canale Rega «R»
- Canale d'emergenza «E»
- Canale per trasporti con eli «H»
- Trasmissione posizione dell'eli alla centrale Rega

Collettivo



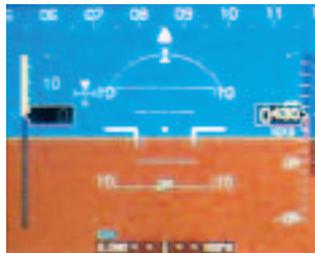
Tecnologia nel cockpit dei soccorritori aerei

Il segreto per il buon esito dei salvataggi è e rimane l'uomo. La tecnologia affidabile e veloce. L'elettronica facilita il lavoro del pilota e migliora le prestazioni. Forniscono rapidamente il quadro completo. Il cockpit del nuovo



FLOICE
Sistema di avviso anticollisione

Primary Flight Display

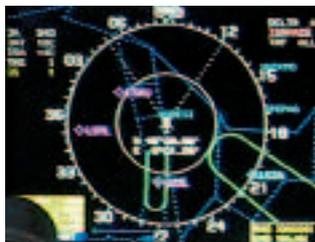


- Assetto di volo 3D
- Radar-altimetro
- Dati di volo

Bilancia del gancio baricentrico

Indicatore della fuoriuscita del cavo del verricello

Navigation Display FMS



- Dati piano di volo
- Bussola elettronica
- GPS/EGNOS
- Indicazioni di radionavigazione VOR/ILS/DME
- Cartine navigazione digitali
- Sistema avviso collisione con terreno
- Sistema avviso collisione con traffico aereo

Ciclico

Ciclico (mano destra)

Funzione: permette al pilota di dirigere l'elicottero nel piano orizzontale avanti/indietro/destra/sinistra



Attitude hold
memorizza l'assetto attuale di volo

Tergicristallo

Apertura gancio baricentrico n° 2

Apertura gancio baricentrico n° 1

Apertura benna antiincendio

Controllo assetto
su/giù/
destra-sinistra/
volo stazionario

Controllo del retrovisore
(4 assi)

Pulsante per disinserire il controllo dell'assetto

Pulsante Radiotrasmissione

Pulsante per disinserire l'autopilota

Collettivo (mano sinistra)



Tranciacavo
per il cavo del verricello in caso d'emergenza

Selettori per i modi d'operazioni dei motori

Controllo d'emergenza dei motori

Pulsante per faro di ricerca

Controllo emergenza verricello

Controlli per il faro di ricerca

Selettore giri del rotore
(li modifica durante operazioni specifiche)

Controlli del autopilota

Pulsante per faro d'atterraggio

Master Reset
Pulsante per cancellare allarmi

Go Around per approccio con autopilota



Rega potenzia la flotta

Il nuovo elicottero d'alta quota AW Da Vinci

Il primo elicottero AW Da Vinci nello stabilimento in Italia

Gli elicotteri di salvataggio del tipo Agusta A 109 K2, introdotti dalla Rega nel 1992 sulle elibasi alpine e prealpine, saranno sostituiti nel corso dell'anno con elicotteri dell'ultima generazione, ed è un passo necessario. Negli ultimi vent'anni, il numero delle ore di volo è quasi raddoppiato. E questo con una flotta più ridotta. Ciò comporta un'usura maggiore e intervalli di manutenzione più ravvicinati. Il rinnovo della flotta tiene conto di quest'evoluzione.

L'evoluzione tecnica nel settore degli elicotteri fa costanti progressi. I costi di manutenzione per gli elicotteri dell'ultima generazione sono minori di quelli sostenuti per la flotta precedente. Infine, pur sviluppando una potenza maggiore, le immissioni foniche delle nuove macchine sono inferiori. Per questi motivi la politica degli investimenti Rega è quella di rinnovare la flotta degli elicotteri più o meno dopo 15 anni di servizio.

Dopo la fase della valutazione approfondita terminata nel settembre 2006, la scelta è caduta su un elicottero concepito per il salvataggio d'alta quota. Il costruttore AgustaWestland in Italia negli ultimi due anni ha sviluppato il nuovo modello secondo i severi e precisi requisiti della Rega che ha ordinato complessivamente undici macchine del nuovo tipo AW Da Vinci.

L'AW Da Vinci è fatto su misura per le necessità specifiche e corrisponde agli esigenti requisiti che, fra altro, prevedono:

- propulsione a due turbine
- turbine gestite elettronicamente (FADEC)
- quota operativa a pieno carico fino a m 4500 s/m (ISA +20°C), quota massima m 6000 s/m
- cabina più spaziosa del modello precedente
- cockpit a schermi digitali (autopilota digitale a quattro assi, interamente digitale, Enhanced Vision (camera ad infrarossi, sistema di segnalazione ostacoli aerei FLOICE, sistema di segnalazione traffico aereo TCAS)
- verricello con 90 m di fune / capacità di carico 270 kg (rispetto ai 50 m e 204 kg del modello precedente)
- immissioni foniche al di sotto dei valori limite concessi
- equipaggiamento sanitario completamente rinnovato

Tra gli anni 1991 e 1995, la Rega ha messo in circolazione quindici Agusta A 109 K2. Allora sostituirono i dodici Alouette III SA 319 B e i tre Bölkow BO 105 CBS. In seguito, la flotta d'elicotteri restò monotipo fino a quando le basi di pianura Losanna, Berna, Basilea e Zurigo ricevettero gli elicotteri del tipo Eurocopter EC 145.

Con la consegna dell'AW Da Vinci nel corso dell'anno a Untervaz, Locarno, San Gallo, Erstfeld, Samedan e Wilderswil, si concluderà il rinnovo della flotta Rega.

Gli eventi previsti alle elibasi Rega

I nuovi elicotteri d'alta quota AW Da Vinci saranno presentati sulle rispettive elibasi nell'ambito di una piccola cerimonia e una giornata delle porte aperte.

Le cerimonie di presentazione avranno luogo di venerdì con invitati politici, partner e dei media. Il sabato successivo le basi apriranno le loro porte al pubblico.

San Gallo

Sabato 20 giugno 2009, giornata delle porte aperte

Untervaz

Sabato 15 agosto 2009, giornata delle porte aperte

Wilderswil

Sabato 29 agosto 2009, giornata delle porte aperte

Erstfeld

Sabato 17 ottobre 2009, giornata delle porte aperte

Samedan

Primavera 2010, giornata delle porte aperte

Melanie Steinmann, pilota di jet

Portare a casa i pazienti

Melanie Steinmann (30) ha trovato la professione dei suoi sogni nel cockpit delle aeroambulanze Rega ed è una delle due pilote che volano per la Rega. Il destino dei pazienti che riporta a casa da tutto il mondo non la lascia mai indifferente.

Il fascino del volo sembra essere stato trasmesso a Melanie Steinmann al momento della nascita. O, quantomeno, si è fatta contagiare dalla passione per il volo, insita nella famiglia. Tutti insieme, seguirono i vari meeting aerei, ammirati dalle peripezie dei piloti. Ben presto, una carriera nel mondo dell'aeronautica divenne un'opzione per la giovane Melanie. Conseguita la maturità, la giovane donna cresciuta nell'Oberland zurighese e patita dei viaggi, lavorò come assistente di volo presso la Swissair.

Qui Melanie Steinmann cominciò ad interessarsi al mestiere dei colleghi nel cockpit. Il virus dell'aviazione la colpì definitivamente durante la prima lezione di volo negli USA. Decise di diventare pilota professionista ed entro breve tempo ottenne i brevetti necessari. Al grounding della Swissair però seguirono tempi difficili per la pilota neo brevetata che non trovò subito un impiego. Allora iniziò a lavorare nel settore immobiliare. Solo quattro anni dopo, presso la compagnia aerea Farnair Basilea si spalancò per lei la porta del cockpit.

Le aeroambulanze, un aspetto meno noto della Rega

La Rega la accolse a braccia aperte. I 25 piloti della Rega le riservarono una calda accoglienza, ricorda Melanie Steinmann.

È un dato di fatto che gli elicotteri della Rega sono noti a tutti, grandi e piccoli, mentre le aeroambulanze per la maggior parte della popolazione sono ancora piuttosto astratte. «Probabilmente è dovuto al fatto che operiamo soprattutto all'estero», spiega Melanie Steinmann. Gli elicotteri Rega, per contro, sono una presenza costante nello spazio pubblico. Quando Melanie si presenta come pilota della Rega, tutti pensano automaticamente che stia pilotando un elicottero...

Rega vuol dire disponibilità a tutte le ore. Ciò vale naturalmente anche per piloti, medici e paramedici. Orari di lavoro irregolari e servizi di picchetto sono parte del mestiere. Comunque sia,

Melanie Steinmann è entusiasta: «Il cockpit è l'ufficio più bello che ci sia», afferma. Quel che le piace di più è il felice connubio tra tecnica, uomo e natura. Naturalmente anche i momenti straordinari, quali l'aurora sopra l'Equatore o un raggio di sole che illumina un villaggio alpino...

I destini dei pazienti sono toccanti

Lavorare per la Rega vuol anche dire preoccuparsi per il bene dei pazienti. Naturalmente, l'assistenza ai pazienti compete alla squadra medica, però gli avvenimenti e destini dei pazienti toccano anche l'equipaggio. «Certi destini mi commuovono», conferma Melanie Steinmann, «e spesso vorrei sapere dopo come sta il/la paziente che abbiamo trasportato.»

Melanie Steinmann compensa gli orari irregolari e le assenze ricorrenti curando i rapporti con la famiglia e gli impegni sociali. Si considera una persona che non sa star ferma e dunque si mantiene in forma con il Basket, le corse, le gite in bici e col nuoto. Nell'aereo svolge volentieri anche il ruolo della padrona di casa e si prende cura delle persone accompagnatrici dei pazienti. «Mentre tutti si occupano dei pazienti, io cerco di star vicina anche ai congiunti che spesso hanno altrettanto bisogno d'assistenza intensiva.»

Thomas Kenner



«Certi destini mi commuovono.»
Melanie Steinmann nel cockpit
del «Challenger»

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

Il motociclista ferito è finalmente giunto all'aeroporto. Tra non molto sarà in ospedale, in Svizzera.
Il nostro disegnatore «Joggi» copiando la vignetta ha fatto dieci errori. Riesci a trovarli?



© Illustrazione: Joggi

Concorso

Puoi vincere il nuovo elicottero Rega!



Qual è il prefisso?

La centrale operativa Rega ha dovuto telefonare all'aeroporto dove è poi atterrato il Challenger. Sai dirmi il prefisso che c'è voluto? Scrivi la risposta su una cartolina postale e spediscila entro il 17 luglio 2009 a:

Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali

Fra le risposte esatte la Rega estrarrà a sorte dieci vincitori di un modellino del nuovo elicottero Rega Da Vinci.

Buona fortuna!



Soluzione del n° 71: l'immagine è riprodotta a rovescio. In realtà, l'argano si trova sul lato destro dell'elicottero.

Hanno vinto un DVD «countdown»: Christian Barella, Besazio; Chr. Brunner, Lichtensteig; Lea Dörig, Flumserberg; Livio Piazza, Horw; Kevin Guignard, L'Abbaye; Melina Gertsch, Mittlödi; Anna Biasca, Claro; Valerie Eisenbart, St. Margrethen; Victor Limat, St-Barthélemy; Dolores Béguin, Le Locle



Nella clinica pediatrica, Corina si consola con l'orsetto Rega.

Dallo studio medico all'ospedale in elicottero

Anche i medici di famiglia chiamano la Rega

La Rega vola giorno e notte in Svizzera e all'estero per portare il soccorso aereo competente a feriti e malati acuti. In caso di necessità, anche i medici di famiglia ricorrono alla Guardia aerea svizzera di soccorso. Questa è la storia di un simile caso, capitato l'estate scorsa. Una festosa grigliata per Corina Meyer (9) è finita drammaticamente nel centro per bambini ustionati della clinica pediatrica di Zurigo.

La piccola festa in famiglia doveva essere l'allegro inizio dei giorni più belli dell'anno. Un giorno prima della partenza per le vacanze balneari in Italia, i genitori con le due bambine celebrano l'evento. Tutti sono allegri e contenti in casa Meyer a Innertkirchen nell'Haslital. Poi, un grave infortunio di Corina mette fine alla festa.

L'olio bollente della friggitrice ustiona la bambina

Per far piacere alle due bambine che amano le patatine fritte, i genitori sistemano la friggitrice su un tavolino. Naturalmente non devono mancare sale e ketchup. Corina corre a prenderli e tornando inciampa e fa rovesciare la friggitrice. L'olio bollente si versa in parte sulla bambina. Uno choc per tutti, dolori atroci per Corina. I genitori si riprendono e reagiscono velocemente e correttamente: il padre mette la bambina così come è sotto la doccia fredda.

Il medico di famiglia agisce prontamente

Fortunatamente, e nonostante fosse il suo giorno libero, il medico di famiglia è subito raggiungibile. Arriva nel giro di minuti e si prende cura della bambina ustionata. Dapprima la avvolge in un lenzuolo bagnato, poi la porta nel suo studio. Le prime cure rapide e l'infusione aiutano a lenire un po' il dolore.

Ancora a casa dell'infortunio, il medico ha allarmato la Rega e mentre trasferisce la paziente nel vicino studio medico, la centrale operativa mobilita l'eliambulanza della vicina elibase Rega Wilderswil. L'equipaggio prepara velocemente il trasporto: si tratta ora di trasferire la paziente ustionata al più presto nel centro ustioni della clinica pediatrica di Zurigo. L'operazione è ulteriormente facilitata dalla possibilità d'atterraggio su un prato, vicino allo studio medico.

La mamma accompagna Corina nell'elicottero

La missione si svolge senz'intoppi. Durante il volo la mamma sta vicina alla sua bambina. Buoni 20 minuti dopo il decollo da Innertkirchen, l'eliambulanza atterra sul tetto della clinica pediatrica di Zurigo. Ora, le terapie specializzate sono assicurate. Certo, ci vorrà pazienza per i vari trapianti di pelle e la guarigione completa. Corina resterà per due mesi nel centro ustioni, assistita amorevolmente anche dai genitori che durante il lungo periodo trovano una sistemazione nell'ospedale. Lontano da casa,

Sei mesi dopo l'infortunio, la bambina è di nuovo a casa.

Una storia di successo

30 anni di centro per bambini ustionati

Il centro per bambini ustionati nella clinica pediatrica di Zurigo è stato il primo in Europa ad avere un team specializzato per la cura di bambini e giovani con danni termici (ustioni e congelamenti). Fondato 30 anni fa come centro ustionati, col tempo si è sviluppato e man mano si è aggiunto un centro per chirurgia plastica e ricostruttiva. Nel centro per bambini ustionati si curano sempre più anche pazienti della clinica pediatrica, trattati per altre problematiche dermatologiche. Queste possono essere estese voglie, epidermolisi (indurimenti della pelle), traumi estesi delle parti molli dopo incidenti e malattie rare della pelle. Già dopo il primo decennio, il centro per bambini ustionati conquistò una reputazione internazionale che nel corso del tempo con innovazioni ed esperienza aumentò. Fra le innovazioni importanti troviamo la coltivazione della pelle a un solo strato (dal 1990). Il 1999 portò un altro progresso: l'uso di pelle artificiale. Dal 2001, un team di ricercatori sotto la guida di un biologo sta lavorando allo sviluppo di una pelle artificiale a più strati. L'obiettivo della ricerca è di riuscire a produrre in laboratorio un surrogato di pelle più naturale possibile, così da poter minimizzare la formazione di cicatrici dopo il trapianto.



certo, ma «al posto giusto», come oggi spiegano, pieni di gratitudine.

Passato il peggio, Corina Meyer frequenta di nuovo la scuola e, malgrado l'assenza prolungata, riesce a recuperare in fretta. A quasi un anno di distanza, le tracce dell'infortunio sono ancora visibili. Corina deve portare ancora un gilet di compressione per permettere la guarigione perfetta delle ferite sulla schiena. Fra poche settimane però, quando inizieranno le vacanze estive, sarà guarita completamente. Grazie alla reazione esemplare dei genitori e le prime misure applicate dal medico di famiglia, il veloce trasporto aereo e le terapie specializzate in ospedale, Corina è tornata ad essere la bambina serena e allegra di prima.

Thomas Kenner



Dopo la difficoltosa preparazione, il ferito vola con il medico verso uno spiazzo piano dove sarà possibile imbarcarlo.

Precipita 60 metri e sopravvive

Un'escursione con conseguenze drammatiche

L'estate scorsa sui monti di Gambarogno, un appassionato di escursioni in rampichino, sul sentiero verso Indemini, è precipitato per una sessantina di metri. I soccorritori l'hanno trovato ancora in vita, ma in condizioni gravissime.

Franz Haueis di Appenzell, dalla sua casa di vacanze a Quartino era partito con il suo nipote Pascal, per salire sul Tamaro e fare la traversata fino a Indemini nel Gambarogno. Sulla tratta verso Indemini, Pascal si era portato leggermente avanti. D'un tratto non vide più suo zio Franz. Tornò allora indietro per cercarlo. Dopo un po', quasi per caso, in fondo a un burrone vide lo zaino rosso fuoco che ben conosceva. Raggiungere lo zio era impossibile per l'inagibilità del terreno scosceso e sassoso.

Allora, con il cellulare Pascal chiamò la centrale operativa 1414. «Dopo soli tre minuti vidi l'elicottero rosso decollare dall'elibase a Magadino, proprio sotto di me», ricorda Pascal. La centrale lo mise allora in contatto diretto con il cellulare di bordo, permettendogli di dirigere il pilota sul luogo della disgrazia. Il ferito era incastrato fra la vegetazione sporgente da un pendio in forte pendenza. Con un'operazione d'argano fu calato il medico e poi un soccorritore alpino. Il medico si rese subito conto che l'unica cosa possibile fare in quella situazione era mettere tutti e tre in sicurezza. Poi dovevano cercare di mettere il paziente nella rete orizzontale e portarlo via dalla zona di pericolo: una mossa sbagliata e sarebbe precipitato insieme ai soccorritori per altre decine di metri.» Per la prima volta in vent'anni di attività con la Rega ho dovuto chiedere che mi calassero un secondo alpinista. In due non saremmo riusciti a sistemarlo nella rete», racconta il medico. Un'ora dopo la paurosa caduta, la messa in sicurezza del ferito e dei soccorritori, il recupero e l'imbarco successivo nell'elicottero, il ferito fu ricoverato all'ospedale regionale di Lugano.

Gabriella Broggi

Una missione pericolosa e impegnativa

Ho trovato il ferito sdraiato a testa in giù, su un declivio importante, in stato d'incoscienza, tanto che stavo per comunicare la sua morte, quando vidi che con la testa fece alcuni movimenti. L'alpinista ed io ci legammo a delle piccole piante sporgenti tra le rocce. Con una corda assicurammo il ferito a noi. Ogni mossa andava fatta con la massima cautela per evitare che precipitassimo tutti e tre per altre decine di metri. Il ferito sanguinava copiosamente dalla testa, era molto agitato e con ogni suo scatto mise in pericolo tutti e tre. Mi resi conto che non era possibile iniziare alcuna cura sul posto oltre a stabilizzare il collo, ma che urgeva ricoverarlo. Per far questo, serviva la rete orizzontale e un secondo alpinista che aiutasse a sistemarlo. Nel frattempo l'elicottero scese alla base per rifare il pieno e al suo ritorno eravamo pronti per essere issati e trasportati verso uno spiazzo piano dove imbarcare il ferito e trasportarlo all'ospedale. «È stata la mia missione tecnicamente più impegnativa in vent'anni di lavoro con la Rega.»

Maurizio Caporali, medico della Rega



Otto mesi dopo l'incidente, Franz Haueis è venuto a ringraziare personalmente l'equipaggio della Rega.

La lunga via verso la guarigione

Il politrauma e le altre lesioni riscontrate dai medici d'ospedale fecero prevedere una prolungata degenza, perciò Franz fu trasferito da Lugano all'ospedale cantonale di San Gallo. La comparsa di una rarissima complicanza costrinse all'amputazione della gamba destra. Seguirono diversi interventi conservativi e di ricostruzione e un lungo periodo di riabilitazione. «Gli abbiamo salvato la vita, ma a che prezzo...» commentarono i medici profondamente dispiaciuti. Franz è oggi un uomo vigoroso e sereno, nonostante la vita completamente cambiata. «Franz è stato sempre un paziente esemplare, ha accettato il destino serenamente, incoraggiando persino me e i nostri due figli» dice la moglie Christine che ha assistito e curato suo marito con abnegazione.

gi

Domande alla Rega

«Perché la Svizzera ha bisogno della Rega? Non sarebbe molto più semplice se fosse lo Stato, ad esempio la polizia, a garantire il salvataggio aereo?»

R. Vincenz di B.

Caro signor Vincenz

In molte nazioni, effettivamente è lo Stato a provvedere al salvataggio aereo, oppure lo delega ad organizzazioni private. Le prestazioni non coperte da assicurazioni e casse malattia restano a carico del paziente o dello Stato.

Sin dal tempo dei pionieri del salvataggio aereo, la Svizzera ha scelto un'altra strada, finanziando il salvataggio aereo con contributi volontari della popolazione: un sistema unico al mondo. Questo finanziamento privato e decentrato ha molti vantaggi: indipendenza e stabilità, procedure unitarie a livello nazionale e un'unica centrale operativa che può utilizzare i mezzi senza condizionamenti politici. A tutto questo si aggiunge il risparmio per le casse dello Stato.

In Svizzera sono le sostenitrici e i sostenitori che si assumono i costi al posto dello Stato. Il sistema funziona sin dal 1966, quando la Guardia aerea svizzera di soccorso in difficoltà si rivolse direttamente alla popolazione. Oggi, i sostenitori sono la spina dorsale della Rega. Con un minimo contributo annuo consentono il funzionamento e la manutenzione di una rete di salvataggio aerea fitta, veloce e professionale. In più, la Rega alle sue sostenitrici e ai sostenitori condona i costi d'intervento non coperti da assicurazioni e casse malattia.

L'attuale sistema di finanziamento da parte dei sostenitori ha molti vantaggi: il salvataggio aereo in Svizzera è finanziato in modo solidale, con uno sforzo della popolazione. La Rega è e rimane incondizionata da interessi politici e si impegna unicamente in favore dei pazienti feriti e malati. La nostra gratitudine va agli oltre due milioni di sostenitrici e sostenitori. E dunque anche a lei, caro signor Vincenz.



Ernst Kohler, presidente di direzione

In breve



Ursula Bühler Hedinger, prima pilota della Rega 1943–2009

Il 3 gennaio 2009 è morta a Zurigo Ursula Bühler Hedinger. Aveva 65 anni.

Ursula Bühler è stata la prima pilota della Guardia aerea svizzera di soccorso. Al fianco di suo padre Fritz Bühler ha contribuito attivamente a far crescere la Rega. Nel 1972, quando fu messo in circolazione il primo Learjet della Guardia aerea svizzera di soccorso, Ursula Bühler era presente. Nei primi anni dell'attività di rimpatrio prestò servizio come comandante di bordo, disponibile 24 ore su 24 per i voli da e per l'estero.

La sua carriera aviatoria fu impressionante: il suo è stato sempre un ruolo da pioniere. Fu la prima pilota di volo acrobatico, la prima pilota femminile di jet, il primo comandante di bordo e, in Svizzera la prima donna ad aver conseguito il brevetto di pilota di linea. In veste di istruttrice di volo infine ha insegnato a volare a ben 2000 futuri piloti.

Sono migliaia i pazienti che serbano un grato ricordo della pilota ai comandi degli aerei della Rega.

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 oppure www.info.rega.ch

Rega Shop
Tel. 0848 514 514, fax 0848 514 510
www.shop.rega.ch

Centrale telefonica
044 654 33 11

Indirizzo per tutte le domande
www.info.rega.ch

Lettera dall'Avana

Qui penso spesso a Fiore. Il racconto dei suoi pellegrinaggi a Mosca m'affascinava sempre. Tornava trasfigurato, come se fosse stato a Lourdes, a trovare la Madonna, o a Roma, a vedere il Papa. Poi, proprio nell'allora capitale sovietica, il mio amico dei monti prese una polmonite. Quando tornò, visse ancora solo pochi giorni. Oggi a Mosca non ci sarebbe sicuramente più andato. Forse all'Avana sarebbe venuto, per via di Fidel e del Che. La polmonite l'avrebbe presa lo stesso, dalla gelida aria condizionata, sempre al massimo negli alberghi.

In questa città faccio lunghe passeggiate. Al Parque Central passo accanto al monumento di José Martí. Era uno che pensava e scriveva. Da noi, nelle piazze centrali, i monumenti eretti in onore di chi pensa e scrive sono rari. Personalmente non ne ricordo nemmeno uno. Guardando quel personaggio di marmo bianco si ripresentano alla mia mente, assopita dal dolce clima dei Caraibi, alcuni monumenti lontani e virtuali, che stanno sulle nostre montagne a sfidare la supponenza e l'arroganza della gente del piano. Le statue sono fatte di una materia evanescente, dal colore indefinito, che poi si rivela preciso se si fissa l'attenzione sul ricordo. Allora rivedo lo Sterzati, basso e minuto. A giugno prendeva la valigetta di cuoio, vi metteva forbici, sapone e rasoi, s'alzava di un migliaio di metri sopra il livello del Verbano e, camminando instancabile per sentieri e alpi, andava a tagliar capelli e barba e a portar notizie da un corte all'altro. Lo ricordo mentre tagliava i capelli a mio fratello bambino. Avevamo portato la sedia fuori dalla cucina. Dentro non c'era abbastanza luce e all'esterno, purtroppo, non c'era neanche un palmo di terra piana per appoggiarla. Si ricorse, per stabilizzare le quattro gambe, a metter sotto delle pietre, malamente sovrapposte. Per acquistare sicurezza nel maneggiar le forbici lo Sterzati, prima di mettersi all'opera, beveva un paio di bicchieri. Il vino, che gli toglieva il tremore dalle mani, lo si teneva pronto ma la bottiglia la si poneva abbastanza lontana da lui perché, si sapeva, avrebbe esagerato nel servirsene.

Quel giorno accadde l'imprevedibile. Ricordo ancora nitidamente che i sassi sui quali s'era appoggiata la sedia ad un certo punto cedettero e lo Sterzati, con mio fratello, ruzzolarono giù per il pendio erboso. Il lenzuolo bianco, tolto dal letto e professionalmente annodato dal parrucchiere al collo del bambino, nella vorticoso discesa si spiegava come le ali di un grande uccello bianco che corre, corre e non ce la fa a staccarsi dal suolo. Le immagini della mia montagna si dissolvono intanto che percorro lo splendido Pasejo del Prado. Improvvisamente un bambino, piccolissimo e nero, mi si mette davanti. Cammina incerto. A tratti si volta e mi guarda. Faceva come la martora che, sul sentiero di Lego, l'ultima volta che ci sono stato, anche lei mi stava davanti. Tutto appariva come se io e l'animaletto fossimo d'accordo d'andare insieme in qualche posto. La martora era goffa nei movimenti. Ad ogni passo, alternativamente, alzava la schiena in corrispondenza col passo delle zampine posteriori e sollevava le spalle quando muoveva quelle anteriori. A tratti si fermava e guardava indietro per assicurarsi che la seguivo. Ero sicuro che mi pensasse come lo facevo io nel momento che, con cautela, la seguivo. Mi stupiva che la sua presenza avesse escluso ogni altro mio pensiero. Sorprendentemente l'animale non manifestava nessuna intenzione di fuggire. Era come se, improvvisamente, avesse tradito l'istinto della specie che gli imponeva di stare lontano dall'uomo. C'era in lui, qualcosa d'infantile e d'incosciente, unito paradossalmente ad un atteggiamento di creatura responsabile, che sa quello che fa e ciò che deve fare. Poi, ad un tratto, non so se per un mio attimo di disattenzione o perché forse la martora fu solo una visione, scomparì. Mi fermai e scrutai attentamente tutto il bosco, nel giro dello sguardo; nessuna traccia di lei. Allora mi chiesi cosa volessero dirmi, o farmi capire, tanto la martora sui Monti di Lego, quanto il bambino nel centro dell'Avana, quando si fermavano e si voltavano verso di me.



Arnaldo Alberti
Scrittore

www.aalberti.ch

C'era una volta

Cent'anni fa nacque il Dr. med. h.c. Fritz Bühler

Portare soccorso: mestiere e vocazione

La storia della Guardia aerea svizzera di soccorso è legata in modo indissolubile al nome Fritz Bühler, pioniere, riorganizzatore e presidente dal 1959 fino al 1980. A giusta ragione è considerato il «padre della Rega». I suoi meriti all'epoca della costituzione e l'impegno per il bene dell'organizzazione sono inestimabili.

Fritz Bühler in prima linea durante uno dei primi voli di rimpatrio nel 1961 a Kloten



Il 30 giugno 1973 a Berna, Fritz Bühler battezza il primo aereo civile adibito ai voli medicalizzati. Il Learjet 24 D porterà il nome «Henri Dunant».



Per i collaboratori, la perseveranza del capo era proverbiale. Quando si metteva in testa un'idea utile a perfezionare il salvataggio aereo per le persone in emergenza, dissuaderlo era quasi impossibile. In principio molte delle sue invenzioni furono combattute e tacciate di fantasticherie, eppure si affermarono e talune raggiunsero fama mondiale.

Mente ingegnosa, cuore caldo

Fritz Bühler era un vulcano d'idee nuove. Che si trattasse di catastrofi o di destini individuali, ogni evento lo spronò a cercare nuove soluzioni e mezzi sempre più moderni per alleviare le sofferenze.

Insieme con l'amico omonimo, un mastro cordaio, Fritz Bühler affrontò il problema del recupero di feriti gravi dal terreno ostile usando il verricello. Applicando il sistema d'un ponte di corda inclinato svilupparono la rete orizzontale nella quale il paziente sta disteso come su una barella. La rete ha il vantaggio che da vuota si lascia piegare fino a diventare un rotolo che sta fra le due mani. Ancora oggi, si usa per i recuperi da terreni particolarmente difficili.

Bühler intendeva usare l'elicottero anche laddove sinora nessuno aveva neppure osato pensare. A tale scopo organizzò i simposi internazionali



Fritz Bühler, capo interventi. Pasqua 1965: dati per dispersi otto boy scout nelle alpi urane

sulla Kleine Scheidegg ove sperimentare recuperi diretti dalle pareti rocciose. I recuperi di feriti direttamente dalla parete nord dell'Eiger furono pionieristici ed ebbero il valore d'una pietra miliare nell'evoluzione del moderno salvataggio aereo.

La sua filosofia di portare il soccorso medico accanto al paziente per le prime misure e ricoverarlo solo dopo nell'ospedale più idoneo per le lesioni più gravi è valida tutt'oggi.

Il lavoro dei cani da valanga lo ispirò al punto da servirsi del loro straordinario fiuto anche in caso di persone vittime di sismi. Durante una grande esercitazione fra le macerie d'una casa abbattuta, infatti, i cani da valanga diedero prova



Fritz Bühler con il pilota Sigi Stangier al simposio del 1970 sulla Kleine Scheidegg

delle loro capacità anche in un simile ambiente, battendo di gran lunga altri metodi sperimentali. Nacque così il cane da catastrofe, ancor oggi indispensabile all'aiuto svizzero in caso di catastrofi all'estero.

Fritz Bühler diventa Dr. med. honoris causa

Il pensiero di pazienti in pericolo di morte all'estero per mancanza di strutture sanitarie adeguate lo tormentò. Sfruttando i rapporti personali con i colleghi piloti, dal 1960 per il servizio di rimpatrio si servì di aerei privati di amici e conoscenti. Nel 1972, il primo jet medicalizzato si aggiunse alla flotta, e fu la prima aerambulanza civile al mondo. Questa idea di Fritz Bühler diede origine all'attività odierna dei tre «Challenger» della Rega.

Ben presto s'interessò personalmente delle preoccupazioni e difficoltà delle persone soccorse e dei loro congiunti. Pose così le fondamenta dell'odierno servizio sociale della Rega e, indirettamente fu l'apripista degli odierni «careteam» mobilitati in caso di incidenti maggiori e catastrofi.

In riconoscenza del suo instancabile impegno, la facoltà di medicina dell'università di Basilea gli conferì il titolo di Dr. med. honoris causa.

La Guardia aerea svizzera di soccorso era la sua famiglia

Fritz Bühler fu un appassionato alpinista, istruttore di sci e pilota privato brevettato. Tutto ciò nel 1959 lo predestinava naturalmente di porre mano alla riorganizzazione della Guardia aerea svizzera di soccorso. Vendette la sua ditta e si dedicò a tempo pieno al compito di risolvere i gravi problemi finanziari e operativi dell'organizzazione pionieristica. In breve tempo trasformò l'organizzazione amatoriale del tempo libero in un servizio di soccorso aereo professionale e attivo 24 ore e 365 giorni.

Fritz Bühler spuntava sempre e dovunque. Dapprima, la centrale operativa fu installata nel salotto di casa sua e tutta la famiglia fece parte della Guardia aerea svizzera di soccorso. Per garantire i voli 24 ore su 24 ingaggiò come piloti la figlia e il figlio, ambedue appassionati di volo.

Convinse l'intera popolazione

I più grossi grattacapi da affrontare subito gli diedero le finanze della Guardia aerea svizzera di soccorso. Nel 1966, insieme con i

collegi della presidenza organizzò una prima campagna di sostenitori. Fritz Bühler si rese conto di avere bisogno del sostegno di tutta la popolazione. Alla domanda d'un giornalista quale fosse il suo più grosso desiderio rispose: «La popolazione dovrebbe rendersi conto maggiormente dell'importanza della Guardia aerea svizzera di soccorso.» Come sempre, s'impegnò di persona. Ogni settimana organizzò tre conferenze per gli interessati e gli specialisti del ramo e per anni rinunciò alle vacanze. E la popolazione rispose in massa alla sua chiamata di sostegno. La crescente comunità assicurò con i propri contributi la sopravvivenza dell'organizzazione. Oggi 2,1 milioni di tessere Rega testimoniano della validità di quest'idea di ormai oltre quarant'anni fa.

1980: il comandante lascia il timone

Il 23 agosto 1980 il Dr. Fritz Bühler fu colpito inaspettatamente e in piena attività da un infarto cardiaco. Lasciò un'opera dalle solide fondamenta, integrata pienamente nella rete di soccorso e salvataggio svizzero. L'ideatore e organizzatore Dr. Fritz Bühler fu il pioniere della Rega e del salvataggio aereo in generale. La sua grande inventiva e la sua filosofia sono attuali anche a 100 anni dalla sua nascita, e molte delle sue idee consentono ancora oggi di soccorrere e salvare persone in situazione d'emergenza.

Walter Stünzi

1975: Fritz Bühler nel cockpit di uno dei nuovi elicotteri Alouette III



Consigli utili in caso d'ustioni

© iStockphoto.com/Jeannot Olivet

Meglio non giocare col fuoco: anno dopo anno, in Svizzera capitano oltre 16 000 infortuni dovuti al fuoco. Un terzo è dovuto alla negligenza. A riportare ferite sono soprattutto bambini e giovani fino ai 16 anni. Il fuoco è costoso: alle perdite insostituibili si aggiungono danni materiali di oltre 600 milioni di franchi. Consigliamo di seguire alcune regole... per non scottarsi maneggiando fuoco e calore.

Non c'è dubbio, il fuoco piace, fa compagnia e da sempre incanta l'essere umano. Che ci si trovi attorno alla fondue, all'allegria grigliata o al romantico tête-à-tête al lume di candela, il fuoco scalda anima e cuore. Come insegna il racconto a pagina 22 però, quando succede la disgrazia reagire correttamente è di grande importanza in caso di **ustioni** e **scottature**.

- Raffreddare le parti scottate sotto l'acqua fredda corrente per almeno 15 minuti
- Non correre con i vestiti in fiamme ma buttersi a terra e soffocare le fiamme rotolandosi
- Smorzare il fuoco con una coperta o abiti di lana (no tessuti sintetici)
- Lasciare addosso gli indumenti bruciati, c'è il rischio di strapparsi la pelle
- Per evitare shock termici: coprire la vittima, non dare da bere o da mangiare
- Lanciare l'allarme (144 oppure 1414)

Osservare le seguenti regole valide per le **grigliate**

- Attenzione ai rischi ambientali: oggetti infiammabili? Siccità? Vento? Bambini in giro?
- Usare combustibile solido (dadi o pasta), non liquido
- Sorvegliare il fuoco e spegnere la brace con acqua

Candele, fornelli e griglie da tavola possono scatenare incendi

- Non lasciare le candele accese senza sorveglianza
- Usare tovaglie e portacandele non infiammabili e rispettare una distanza di almeno 30 cm da materiali infiammabili
- Usare combustibili solidi (paste o dadi) anziché spirito da ardere. Se usate lo spirito, riempire il fornello a freddo e non in presenza di altre persone

- Posare il fornello su una superficie solida, non infiammabile e a debita distanza da oggetti infiammabili
- Tenere pronta una coperta antincendio per un caso d'emergenza

Elettrodomestici: la prudenza non è mai troppa!

- Fare riparare dallo specialista gli elettrodomestici guasti quali ferro da stiro, friggitrici, vaporizzatori o apparecchi a gas liquido; tenere all'aperto le bombole di riserva
- Non lasciare senza sorveglianza gli apparecchi accesi
- Attenzione alle prolunghe: possono far inciampare

Affinché la **cucina** non diventi un focolaio osservare quanto segue

- Proteggere le mani con guanti da forno
- Fornelli: cucinare sulle piastre posteriori, manico delle pentole rivolte all'indietro; non usare il fornello come piano d'appoggio
- Forno: farlo piazzare ad altezza occhi e con il vetro termico
- Rubinetterie (anche da bagno): usare miscelatori a temperatura limitata
- Attenzione con l'olio: non surriscaldarlo e non aggiungere acqua o condimenti all'olio bollente. Non spegnere mai l'olio in fiamme con acqua ma incoperchiare o soffocare con una coperta antincendio

Thomas Kenner

L'opuscolo gratuito «fonti di calore» si trova presso l'Ufficio prevenzione infortuni (casella postale 8236, 3001 Berna tel. 031 390 22 22)

La via più rapida: www.upi.ch