

1414

Numero 73, novembre 2009

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso

rega 

L'intervento
Missione in Cina

48 ore all'elibase Rega
«Come una famiglia»

Speciale valanghe
Ogni minuto conta





4 Primo piano

Per 48 ore come una famiglia

Durante il lavoro a turni, l'equipaggio della base Dübendorf è più d'un team affiatato. È come una piccola famiglia, ognuno con il suo compito.

9 Partner

I pattugliatori delle piste innevate fanno un lavoro indispensabile. Essendo i primi sul posto d'un infortunio prendono decisioni importanti.

10 Una base alla volta

Wilderswil è l'elibase più recente della Rega. Esiste da un anno e mezzo ed è tempo di presentare il lavoro dell'equipaggio d'elicottero.

12 L'intervento

Cinque angeli in Cina

Un incidente di un pulmino sulla famosa Via della seta ha portato in Cina l'aeroambulanza della Rega. La missione straordinaria è un avvenimento memorabile per tutti.

15 Incontri

Una fra tanti: Fausta Gillis descrive il lavoro in un settore maschile.

16 Speciale valanghe

Salvataggio dal cono di valanga

Per le vittime di una valanga conta ogni minuto. I soccorritori professionisti portano rapido aiuto da terra e per via aerea.

22 Retrospettiva

Annabelle e Balthasar

Le condizioni meteo impediscono il volo d'elicottero diretto da Samedan a Zurigo. Gabi Lämmli, in attesa di due gemelli e in preda alle prime doglie affronta un viaggio particolare attraverso la Svizzera.

26 Ticino

Dieci ore sotto una valanga

Un alpinista ticinese viene investito da un lastrone di neve sul Monte Bar. Dopo angoscianti dieci ore un cane da valanga lo fiuta.

27 L'ospite: Arnaldo Alberti

28 C'era una volta

Durante la mareggiata disastrosa del 1953 nei Paesi Bassi, l'allora appena costituita Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega) svolse per la prima volta una missione all'estero.

32 Prevenzione

Escursioni con racchette: l'attrezzatura corretta è di rigore.

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 24.

In copertina:

Aeroporto Kashgar: L'aeroambulanza è sorvegliata giorno e notte.

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, Köniz;
 Ulrich Graf, Pfäffikon SZ;
 Roland Müller, PD Dr. iur., Staad;
 Andreas Berger, Dr. med., Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 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° 73 / nov. 2009
Periodico dei sostenitori della
Guardia aerea svizzera di
soccorso (Rega)

Appare due volte l'anno,
 tiratura 1,561 milioni

Redazione:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Hanno collaborato:

Walter Stünzi
 René Fritschi
 Kurt Winkler
 Robert Frey

Versione italiana:

Gabriella Broggi, Lugano

Foto:

M. Welti / R. Eberle (copertina, p.12, 13)
 D. Boschung (p. 3, 10)
 Ch. Trottmann (p. 4-7, 25)
 Ch. Perret (p. 9)
 Ph. Keller (p. 15, 19, 22-25)
 G. Broggi (p. 26)
 Ti-press / C. Reguzzi (p. 27)
 ZVG (p. 10, 11, 18, 19, 25, 26, 28-29,
 31, 32)

Produzione:

tutto fatto, Zurigo

Impaginazione:

Alex Demarmels, Thalwil

Editore:

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

Litho: Sota AG, Zurigo**Tipografia:** Weber Benteli, Bienne**Accettazione inserzioni:**

Kretz AG, 8706 Feldmeilen

Riproduzioni: con citazione della fonte

Ernst Kohler

Cara sostenitrice, caro sostenitore

*L'introduzione del nuovo elicottero d'alta quota AgustaWestland **DaVinci** caratterizza l'anno 2009 della Rega. L'adozione di undici di queste macchine ultramoderne è una grossa sfida. Si è alle prese con sistemi tecnici complessi, la pianificazione è intricata, ci sono problemi dell'ultimo minuto.*

Eppure, complessivamente l'introduzione si svolge in modo impeccabile. In quest'edizione del periodico dei sostenitori «1414» leggerete le nostre esperienze.

*Prestare soccorso preospedaliero rapido ed efficiente sul posto richiede più d'un elicottero e un equipaggio specializzato. Lo sapete, quante persone specializzate ci vogliono dopo la **caduta d'una grossa valanga**? Quali tecniche, attrezzature e quanto «lavoro manuale» per ritrovare persone seppellite sotto la massa nevosa? E l'importanza del fattore tempo? In questo numero trovate tante informazioni utili e consigli dell'Istituto della ricerca di neve e valanghe di come ridurre il rischio di capitare in una situazione di pericolo per la vita.*

*Potete leggere «dal vivo» come si passa **la giornata in una base Rega**. Scoprite come si svolge un fine settimana di prontezza d'intervento permanente dell'equipaggio. Seguite il ritorno in patria di quattro persone ferite in un **incidente sulla Via della seta** in Cina.*

*Il numero attuale del «1414» vi rende partecipi anche questa volta di destini ed emozioni, spiega aspetti medici e tecnici, e l'importanza d'essere esigenti nei confronti di soccorritori e materiali. Anzitutto però ci preme rendere conto a voi, cari sostenitrici e sostenitori, di cosa facciamo e di come lo facciamo. Leggete e **giudicate voi stessi** se il vostro contributo è utilizzato in modo appropriato.*

Ernst Kohler
Presidente di direzione



Adrian Ferrari

- funzione: paramedico
- età: 47 anni
- alla Rega dal 1991
- numero missioni: 3000

Michèle Thönen

- funzione: medico d'urgenza
- età: 32 anni
- alla Rega dal 2009
- numero missioni: 100

Kurt Wichser

- funzione: pilota
- età: 49 anni
- alla Rega dal 1994
- numero missioni: 3700

Per 48 ore come una famiglia

Tre persone, una missione. Per la durata di due giorni, l'equipaggio della base Rega Zurigo forma una famiglia. Condividono gioie e dolori, cucinano e mangiano insieme e, per tutto il tempo sono al servizio dei pazienti.

Bucato pulito:
La dottoressa Michèle Thönen
stende tute, lenzuola e spugne.

Ore 07.30. È entrato in servizio il nuovo equipaggio di turno. Per le prossime 48 ore, il pilota Kurt Wichser, il paramedico Adrian Ferrari e la dottoressa Michèle Thönen saranno di picchetto per Rega 1, l'elibase Dübendorf nel canton Zurigo.

Prima che arrivi la prima chiamata d'allarme, la dottoressa Thönen svolge l'incarico casalingo del bucato: la cesta è piena di lenzuola e tute di lavoro usate la settimana scorsa. Ci vorrà almeno tre macchine finché tutto è di nuovo pulito e pronto all'uso. Una volta per settimana, ogni membro sbriga un preciso compito casalingo, proprio come a casa. Oggi è sabato, giorno di bucato. Fuori c'è una nebbia fitta, ma le previsioni dicono che sarà una giornata di sole con una temperatura fino a 27 gradi.

Lavoro domestico e interventi

Michèle Thönen, 32 anni, è medico assistente alla clinica universitaria di Zurigo e per sei mesi



sarà medico di bordo. Insieme con il paramedico Adrian Ferrari cura i feriti sul luogo dell'incidente. Ma lavorando in una base Rega, si deve assumere anche compiti che esulano dal lavoro di medico d'urgenza. Per questa fine di settimana Michèle è l'incaricata della «lingerie» e del vitto per l'equipaggio. «La sera metteremo sulla griglia alcune salsicce, servite con pane e insalata», annuncia. I due colleghi Adrian Ferrari e Kurt Wichser si pregustano una tranquilla grigliata serale. Il pilota Kurt Wichser è in ufficio: sta scaricando gli attuali dati meteorologici e s'informa degli eventi particolari nello spazio aereo svizzero. Al vecchio aerodromo militare di Mollis ad esempio, è prevista un'esibizione della Patrouille Suisse, di cui tener conto. Tuttavia, oggi anche il pilota deve sbrigare il suo compito casalingo. Si tratta di pulire il frigo e di vuotare i bidoni della spazzatura.

Va bene lavori di casa, ma la priorità spetta alla prontezza d'intervento al servizio dei pazienti. Fra le varie mansioni c'è l'accurata pulizia dei parabrezza del cockpit. Fuori sul tarmac, Adrian Ferrari si occupa del serbatoio con 30 000 litri di cherosene. «Ogni sabato controlliamo se ci sono depositi d'acqua o fango. «Sarebbe disastroso se il cherosene impuro si mescolasse ad un pieno» spiega Ferrari, da quasi 20 anni alla Rega e dal 2002 capo base di Rega Dübendorf. Essendo di formazione meccanico d'elicottero e paramedico, conosce tanti aspetti del salvataggio aereo. E tuttavia, gli capita ancora di incontrare nuovi e sorprendenti avvenimenti.

Stress moderato

Per la prima colazione ci sono pane, cornetti al burro e tutto quanto ci vuole per farne un ristorante completo. L'equipaggio si prepara alla giornata. A questo punto nessuno sa cosa porteranno le prossime 48 ore. Nell'aria aleggia l'odore del caffè. Improvvisamente, l'ambiente disteso è interrotto dallo squillo del telefono. La dottoressa



prende la chiamata. Si tratta di un intervento urgente a Sciaffusa. La colazione deve attendere. Un giovane ha avuto un incidente d'auto e si è procurato gravi lesioni polmonari. Il paziente è stato sottoposto alle prime cure nell'ospedale cantonale di Sciaffusa. Il compito di Rega 1 è di elitransferire il ferito all'ospedale cantonale di Winterthur.

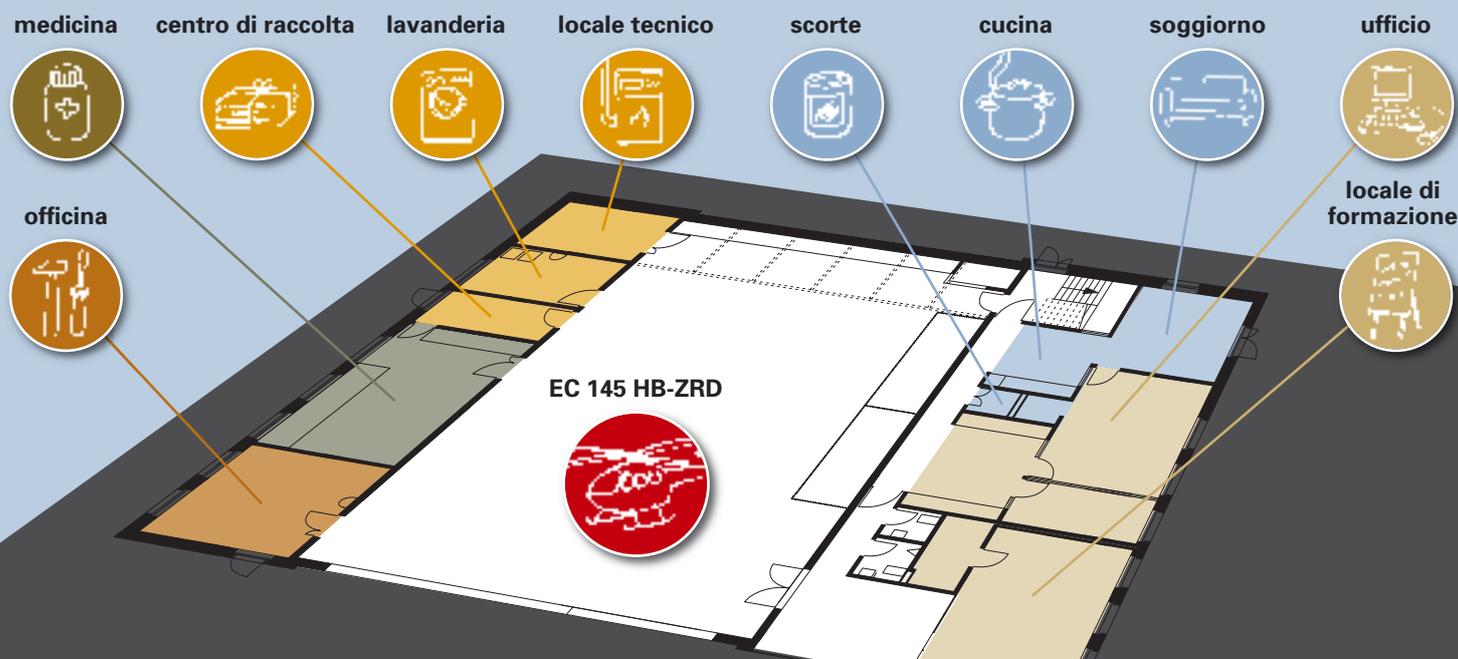
Tutti reagiscono prontamente, ma senza frenesia. Chiusa la lampo della tuta, il pilota si issa nel cockpit. Con calma spunta la checklist, mentre Michèle Thönen afferra il suo «Beauty-case», così ha soprannominato la piccola borsa gialla d'emergenza con i farmaci principali e le siringhe già pronte. Fra i medicinali ci sono quelli per il sistema cardiovascolare e l'occorrente per l'intubazione d'urgenza. Il paramedico è l'unico ancora fuori dell'elicottero. Durante la fase di preparazione al decollo, Adrian Ferrari osserva

Vista chiara: Kurt Wichser si prende cura dei parabrezza dell'elicottero.



Non manca mai: La borsa d'emergenza, soprannominata «Beautycase».

Pianta dell'elibase Dübendorf



Primo piano

l'elicottero dall'esterno. Poi prende posto sul sedile del copilota e, alle ore 09.34, l'eliambulanza si stacca dal suolo. Sono passati pochi minuti dall'arrivo della chiamata d'allarme. Dopo l'atterraggio sul tetto dell'ospedale cantonale di Sciafusa, ogni membro assume il proprio compito. Mentre il pilota annota le generalità del paziente datogli dal chirurgo, il medico di bordo si occupa del ferito. Il paramedico prepara la barella e l'attrezzatura sanitaria che servirà per il volo di trasferimento. L'ambiente al reparto cure intensive è amichevole, ci si conosce. Il paziente è anestetizzato e dorme profondamente. Il trasferimento a Winterthur si svolge senza problemi. Alle ore 11.23, l'eliambulanza atterra di nuovo alla base.



Prima del decollo:
Adrian Ferrari controlla le turbine.

Caffè freddo

Il frigo è pieno. Eppure, nessuno ha voglia di preparare il pranzo, così chiamano il servizio delle pizze pronte. Michèle Thönen si occupa dell'ordinazione: «una pizza Nostromo, una Napoli con pochi capperi e una porzione di tagliatelle al burro».

Nel frattempo, il pilota Kurt Wichser elabora al computer il rapporto del volo appena terminato. Lavorando in rete con la centrale operativa di Zurigo, fornisce ai collaboratori della centrale operativa tutte le principali informazioni sui pazienti e la dinamica degli infortuni. Sono dati che servono alla fatturazione degli interventi. Al momento dell'allarme è difficile ottenere tutti i dettagli. Spesso sono urgenze e pochi minuti possono fare la differenza tra la vita e la morte. In questa fase non c'è tempo da perdere. Il luogo dell'intervento e il tipo di ferite sono dati essenziali da comunicare da chi lancia l'allarme. Servono alla centrale operativa per mobilitare gli equipaggi d'elicottero della base più vicina. Ora suonano alla porta videosorvegliata. È il corriere del servizio delle pizze pronte con il pasto



Gomito a gomito:
Il medico Michèle Thönen
e il paramedico Ferrari imbarcano
un paziente.

ordinato. Il ripristino del materiale medico e tecnico è ancora in corso. Il medico di bordo e il paramedico preparano l'eliambulanza al prossimo intervento. Sostituire bombole d'ossigeno vuote, rinnovare i filtri antibatterici e controllo globale della cabina sono i compiti principali dopo ogni missione. Non si sa mai quando giunge la prossima mobilitazione.

La tavola è pronta, pizze e pasta sono buone. «Rega 1 da centrale operativa? Rega 1: incidente stradale a Schlatt in Turgovia, una bambina di 6 anni con la bici». Oltre che dalla località, le elibasi sono contrassegnate anche da un numero. Rega 1 è attribuito alla base Zurigo. Non c'è più tempo per il caffè, ognuno sa cosa deve fare ora. Come in un menage rodato, i compiti sono assegnati. Quando si tratta di bambini da soccorrere, certe cose cambiano. La dottoressa afferra la sua checklist. Durante il volo mediante una tabella stabilisce il dosaggio dei farmaci per bambini. Attimi dopo, l'elicottero è sul luogo dell'incidente. I sanitari dell'autoambulanza stanno già prendendosi cura della ferita alla testa della bambina.

L'elicottero atterra sul campo adiacente il luogo dell'incidente. Mamma, papà e le sorelle accanto all'autoambulanza sono in ansia. All'interno preparano la bambina all'elitransporto. Sarà ricoverata alla clinica pediatrica di Zurigo. Dopo l'atterraggio, l'equipaggio accompagna la barella con la piccola paziente nella sala d'emergenza. La dottoressa della Rega spiega ai presenti in parole chiare la dinamica dell'incidente. Intanto, il paramedico Ferrari prepara silenziosamente lo spostamento della paziente alla barella dell'ospedale. In fondo alla sala,



Autosufficienti:
L'equipaggio può preparare
i pasti nella propria cucina.

il pilota consegna al personale ospedaliero le generalità per l'accettazione della giovane ferita.

Calma prima della tempesta

Nel corso del pomeriggio, l'equipaggio sarà chiamato ancora due volte. Una signora anziana ha subito un collasso cardiocircolatorio, accasciandosi al suolo. A Kaiseraugst, durante un'escursione una donna si affloscia e cade a terra. All'arrivo dei soccorritori aerei, i colleghi terrestri sono già all'opera. Avendo già messo in atto le prime misure consegnano la paziente al medico di bordo Thönen e al paramedico Ferrari. I due collaborano gomito a gomito e, benché la responsabilità è della dottoressa Michèle Thönen, la giovane si avvale dell'esperienza pluriennale del paramedico.

Nel corso di questo sabato, l'elibase Zurigo ha eseguito cinque interventi, il che corrisponde ad una media abituale in una giornata di mezz'estate. Intanto sono quasi le 10 di sera. Sulla griglia rosolano melanzane, zucchine e salsicce, amorevolmente preparate dal team dei cuinatori Kurt Wichser, pilota e il medico Michèle Thönen. La griglia è gestita dal capo base e paramedico Adrian Ferrari. A tavola, la famigliola ripassa ancora brevemente gli avvenimenti della giornata.

A mezzanotte, l'equipaggio si corica, ognuno consapevole che in ogni momento può arrivare un nuovo allarme. Le stanze sono semplici. In ciascuno dei quattro locali il telefono è sul comodino. Una chiamata d'allarme arriva direttamente accanto al letto. Ma la notte passa tranquilla. Alle ore 05.00 però, la centrale annuncia una missione non comune. Il pilota Wichser riassume le prime indicazioni della centrale operativa: parto gemellare in autostrada. L'elicottero esce al traino dall'hangar, poi si parte. Il volo dura appena 3 minuti. Dall'alto vedono i veicoli di soccorritori

e polizia, e un tratto autostradale bloccato sull'A1 presso Wallisellen (ZH).

Non appena atterrati, il medico di bordo corre verso l'autoambulanza. All'interno c'è una giovane donna che minuti fa, sul sedile posteriore della sua auto ha partorito due sani gemelli. Un evento che è poi diventato la notizia del giorno, non solo per la propria famiglia, ma anche per i media.

Avanti la prossima famiglia

La domenica all'elibase Zurigo di Dübendorf trascorre abbastanza tranquilla. I lavori domestici sono stati sbrigati, una nuova settimana è alle porte. Poco prima delle ore sei di sera, Michèle Thönen chiama i vari ospedali per informarsi di come stanno i pazienti ricoverati dall'eliambulanza. Le risposte le servono a sapere se le sue diagnosi precliniche sul posto si sono rivelate giuste. In questo modo può mettere alla prova e arricchire la sua esperienza.

La notte su lunedì passa senza interruzioni. È lunedì mattina, sono le ore 07.30. Dopo 48 ore è tempo di passare le consegne al nuovo team di picchetto. Altri tre dei complessivi otto collaboratori dell'elibase Zurigo sono pronti a portar soccorso a persone in situazioni d'emergenza. E per le prossime 48 ore saranno loro la famiglia temporanea.

Christian Trottmann



Parto a sorpresa:
Una donna sulla A1 mette
al mondo due maschietti.

Soccorritori professionisti sugli sci

I pattugliatori: I primi sul luogo dell'incidente

In caso d'infortuni sulle piste innevate sono i primi ad arrivare, mettono in sicurezza il posto, applicano le prime misure sanitarie e, se necessario, allarmano l'elicottero di salvataggio. I pattugliatori per gli equipaggi Rega sono partner irrinunciabili.

Lo sciatore giace nella neve fresca, a dieci metri dal bordo pista. Gli sci sono incastrati, il suo viso è pallido e sta tremando. Lo sciatore di 120 chili, scendendo ad alta velocità ha dovuto schivare una sciatrice caduta. Nel capitolombolo nella neve fresca si è slogato una spalla.

Il servizio pattugliatori lancia l'allarme

I colleghi hanno allarmato la stazione di partenza. Pochi minuti dopo, due pattugliatori raggiungono l'infortunato. Dispongono di una slitta e del materiale sanitario ma, ad ogni tentativo di muovere il ferito questi urla di dolore. Qui ci vuole l'elicottero e così, via radio lanciano l'allarme alla Rega.

Analgesici e forza muscolare

Per prima cosa, il medico della Rega con l'analgesico placa il dolore insopportabile del paziente che deve essere ricoverato. La situazione richiede un lavoro di squadra. Il paziente sistemato in barella va spostato velocemente e senza scosse... salendo dieci ripidi metri dove attende l'elicottero. Malgrado il freddo, i pattugliatori, il medico, il paramedico e il pilota stanno sudando. I cinque

affondano fino all'anca nella neve fresca, e spingendo con tutte le forze, la barella avanza centimetro per centimetro. A forze unite raggiungono infine il traguardo. Dopo l'imbarco tutto il resto procede rapidamente. Un intervento di routine, si dirà poi, anche se i soccorritori sul posto non lo hanno vissuto come tale. Dopo appena 5 minuti di volo l'eliambulanza atterra all'ospedale. Senza la collaborazione fattiva di tutti però, il soccorso rapido non sarebbe stato possibile.

Sulle piste, l'elicottero è l'eccezione

Nella maggior parte dei casi, i pattugliatori finanziati dalle regioni sciistiche e formati anche con l'aiuto della Rega, devono sbrigarsela da soli. Il ricorso all'elicottero della Rega dopo infortuni degli sport invernali si limita all'uno, due per cento di tutti i casi. Il pesante lavoro quotidiano rimane dunque ai pattugliatori a terra. Sono i primi sul posto d'un infortunio e valutano la situazione. Se arriva l'elicottero sono loro a securizzare la zona d'atterraggio e dopo sono gli ultimi a lasciare il posto. Soprattutto però sono i partner affidabili degli equipaggi della Rega e soccorritori esperti. La collaborazione efficiente fra i due è collaudata, mirata al servizio degli sportivi infortunati.

Walter Stünzi

**Veloci, pratici dei luoghi ed esperti:
Senza i pattugliatori delle piste,
il soccorso aereo non sarebbe possibile.**





Pronti all'intervento:
L'equipaggio dell'elibase Wilderswil
con AW Da Vinci e Agusta A 109 K2.



Wilderswil: «Rega 10» vola da 38 anni

Elibase in mezzo alle montagne

La Rega gestisce la base Wilderswil, nell'Oberland bernese dove s'incontrano alpinisti, turisti e avventurieri da tutto il mondo. Ai piedi di Eiger, Mönch e Jungfrau, ma anche sulle altre vette e nelle numerose valli della Mecca del turismo, piloti, paramedici e medici della Rega sono confrontati con le missioni più svariate.

Le attività del tempo libero, gli sport invernali come pure la passione per le montagne tengono occupati gli equipaggi dell'elibase Wilderswil nell'Oberland bernese. Quando divertimento, sport e piacere improvvisamente mutano in dolori, lutto e disperazione, allora l'elisoccorso spesso diventa indispensabile.

Elibase Wilderswil

Il 10 maggio 2008, l'equipaggio Rega nell'Oberland bernese ha preso possesso della ristrutturata base al nuovo domicilio di Wilderswil. Le impressioni del capo base e pilota Heinz Segessenmann dopo oltre un anno: «Sono molto soddisfatto». La base si trova sul territorio del vecchio aeroporto militare di Interlaken, e dunque al suo posto originale. Nel 1971, infatti, Rega vi stazionava il primo elicottero di salvataggio di questa zona. Allora, i voli si fecero in collabo-

razione con la Berner Oberländer Helikopter AG (Bohag). Dal 1982, Rega e Bohag operarono insieme dall'eliporto di Gsteigwiler. Un decennio più tardi, Rega assunse tutti i voli di salvataggio. Sin dal 1992, le ristrettezze spinsero ai primi progetti d'ingrandimento e, a febbraio 2007, alla realizzazione dell'attuale elibase.

Casistiche tipiche per ogni stagione

L'attività principale della base Wilderswil consiste in difficili interventi alpini e di salvataggio, principalmente originati dal turismo che sottostà alle oscillazioni stagionali. Il 30 per cento di tutti i voli riguardano gli sport invernali. I periodi di punta si hanno da dicembre a marzo e, d'estate, in luglio e agosto. L'equipaggio diurno con un pilota, un medico e un paramedico opera anche in pianura e nella regione di lingua francese. Inoltre svolge interventi di salvataggio



AW Da Vinci:
Atterraggio di prua davanti
al Faulhorn (BE).



Agusta A 109 K2:
Missione all'Eiger (BE).



Adolf Ogi:

«La Rega mi ha liberato dalla paura della domenica»

«La Rega è una delle grandi conquiste del 20^{mo} secolo. Grazie a lei ho perso la mia paura della domenica sera di quand'ero giovanissimo. E come mai da piccolo, io e la mia famiglia subivamo spesso la paura della domenica? Mio padre che adoravo per tutto quanto fece, fra altro era anche guida alpina. Negli anni '50 nell'Oberland bernese la maggior parte degli infortuni capitarono sul Blümlisalp. Così, di domenica il telefono della guida alpina Ogi suonò spesso e noi sapevamo: ora doveva partire con la colonna di soccorso del CAS, alla ricerca di escursionisti dispersi, e per noi iniziò l'attesa angosciosa. Poi venne la Rega! Da quel momento, le uscite di mio padre finirono, e con esse la nostra preoccupazione. Sono grato ancora oggi che l'idea di fondare la Rega fu messa in pratica: davvero una conquista incredibile!»



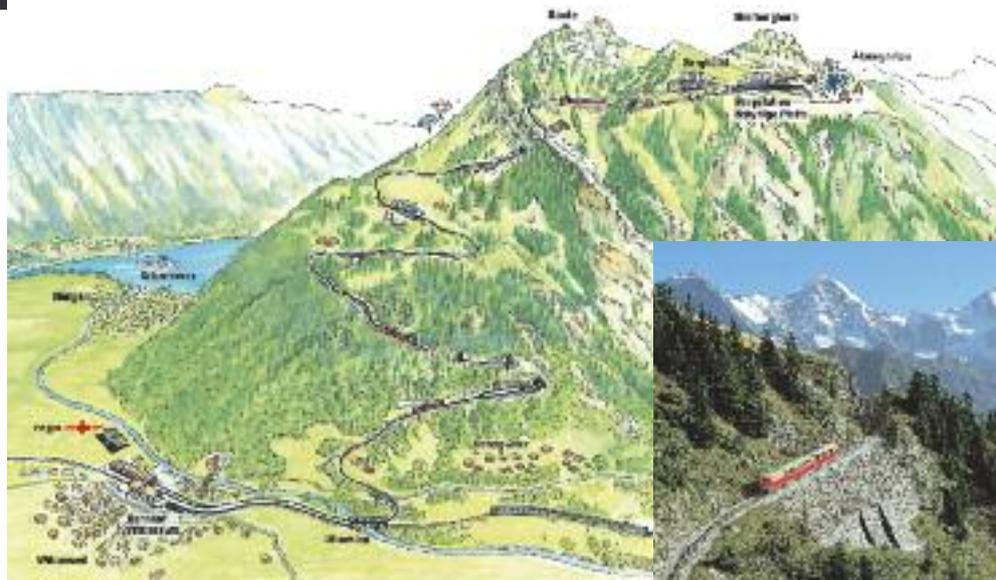
Adolf Ogi, già consigliere federale e consulente straordinario ONU per lo sport al servizio dello sviluppo e della pace

particolari. Per questi dispone di speciali mezzi ausiliari: la Longline per recuperi difficili in terreno ostile, materiale tecnico per recuperare passeggeri da seggiovie e cabinovie e una benna d'acqua per spegnere incendi di bosco. Sono operazioni che richiedono una certa pratica e perciò all'elibase si organizzano regolarmente esercitazioni.

Eventi maggiori ed echi mediatici

L'elibase dell'Oberland bernese è spesso coinvolta nell'organizzazione di eventi maggiori che hanno luogo sull'aeroporto di Interlaken che offre sufficiente spazio. Nel 2002, la Rega ha celebrato il 50^{mo} anniversario proprio a Interlaken. Lo stesso anno la base ha ospitato il congresso internazionale Airmed con oltre 600 esperti e numerosi espositori. È capitato più volte che la base sia stata scelta come teatro per trasmissioni tv. La Televisione Svizzera vi ha girato le trasmissioni «Eiger-Live» e DOK con «Rega a Rega 10». Quest'anno, a fine agosto durante la giornata delle porte aperte, il pubblico ha potuto ammirare il nuovo elicottero AgustaWestland Da Vinci, all'altezza delle elevate esigenze sanitarie e tecniche ad alta quota. Dalla primavera 2010 sostituirà l'elicottero del tipo Agusta A 109 K2.

Ariane Güngerich



Montagne maestose e trenino romantico

Schynige Platte – la montagna dell'elibase Rega Wilderswil

La ferrovia Schynige Platte mantiene ancora oggi una composizione antica comprendente una locomotiva a vapore, diverse locomotive elettriche e carrozze con panche in legno, come ai tempi dei pionieri. Il trenino porta direttamente al semplice ma romantico Ostello Schynige Platte. Nel vecchio treno aleggia ancora l'odore di ferro e legno e, più in alto, l'aria fine di montagna. E tutto questo con la vista sul maestoso trio alpino Eiger, Mönch e Jungfrau.

Giardino alpestre ed escursioni

Arrivati in cima, si consiglia una visita all'Alpengarten, creato e curato secondo criteri scientifici da un team di cinque appassionati che vegliano su 600 piante tipiche del paesaggio alpino svizzero. Chi ama le camminate si sentirà attratto dal sentiero panoramico Oberberghorn. Il giro di un'ora e mezzo circa porta con una dolce salita sulla cresta sopra la stazione d'arrivo e attraverso i pascoli si ritorna al giardino alpestre. Il sentiero è adatto per famiglie con bambini. Una camminata più impegnativa porta dalla Schynige Platte al Faulhorn e al First. Infine c'è la possibilità di scendere con la cabinovia fino a Grindelwald e raggiungere Wilderswil con la Berner Oberlandbahn. Quest'ultima escursione dura circa sei ore.

Schynige Platte per famiglie: due bambini viaggiano gratis!

Due bambini fino a 15 anni in compagnia di una persona adulta, non importa che sia la nonna, la madrina o la vicina, possono viaggiare gratis.

Ulteriori informazioni: Jungfraubahnen, tel. 033 828 72 33, info@jungfrau.ch, www.jungfraubahnen.ch

Cinque angeli in Cina

Un volo con l'aeroambulanza della Guardia aerea svizzera di soccorso fino in Cina non è roba di tutti i giorni. Il 16 maggio di quest'anno però è successo. La missione: rimpatriare quattro feriti dopo un incidente di un pulmino sulla Via della seta.



Paura della suina: L'aereo è sottoposto alla disinfezione esterna e interna. L'equipaggio deve farsi misurare la temperatura.

È successo preso Kashgar, sulla storica Via della seta tra la Cina e il Tadjikistan, a 5500 chilometri da casa. L'autista d'un pulmino in una curva a sinistra esce di strada. Segue un gran botto. A bordo si trovano quattro turisti e la guida turistica svizzera. Tutti subiscono ferite varie.

Misurare la febbre contro la suina

Non appena l'Ambasciata svizzera ha allarmato la Rega, alla centrale operativa iniziano i preparativi per l'operazione rimpatrio. «Swiss Ambulance, you are cleared for take-off, runway 28» comunica la torre di controllo, dando il via libera. Sabato, 16 maggio 2009, ore 16.51, il Rega jet decolla e punta sull'Estremo Oriente. Scarse 11 ore più tardi, compreso lo scalo nell'ex capitale casacca Almaty, l'equipaggio di cinque atterra alle 05.00 ore locali all'aeroporto di Kashgar. Ma subito giunge l'ordine «Vietato scendere!» Prima che si possa toccare suolo cinese, la cabina viene ispezionata e disinfettata accuratamente. Nel contempo, con un termometro laser misurano a tutti la temperatura corporea. Sono le misure con le quali la Cina vuole prevenire l'intrusione nel paese dei pericolosi germi

dell'influenza A1H1. «Non mi è mai capitata una cosa simile», commenta il copilota Marc Welti.

30 metri quadri per 10 persone

Dopo un breve sonno, la missione Cina continua. Ora è domenica, 17 maggio. Regula Amiet e Yvonne Vollmeier, le due dottoresse della Rega, l'infermiera specializzata Christine Wagner e i due piloti Marc Welti e René Eberle fanno una prima visita all'ospedale cinese. I quattro feriti sono sistemati in una camera di 30 metri quadri. Normalmente, qui si mettono fino a dieci pazienti. «Quando siamo entrati nella camera, ci hanno accolti come fossimo angeli» dice stupefatto il comandante René Eberle. Gli svizzeri feriti hanno alcuni privilegi. «Siamo stati assistiti molto amorevolmente dal personale cinese e tutto il tempo avevamo a disposizione un interprete» racconta Tonia Bischofberger. Nell'incidente, si è rotta un braccio. La guida turistica è in condizioni peggiori. Ha un'accumulazione di sangue e aria nel torace e una frattura al braccio. Nell'ospedale di Kashgar, i due medici fanno gli ultimi preparativi; l'indomani mattina presto i pazienti saranno portati all'aeroporto con tre



Aeroporto Kashgar: I pazienti vengono imbarcati dall'autoambulanza al jet medicalizzato.

Mao Zedong: La statua alta 18 metri è una delle più grandi in Cina.



autoambulanze, accompagnate da una notevole scorta militare e di polizia.

All'aeroporto, il jet della Rega sin dall'atterraggio è stato posto sotto stretta sorveglianza da militi della Repubblica popolare. L'aeroambulanza è l'unico velivolo presente all'aeroporto internazionale di Kashgar. L'incidente del pulmino è un avvenimento mediatico. L'arrivo dei pazienti e dell'equipaggio aereo è osservato e documentato accuratamente da numerosi cronisti di giornali, radio e televisione. Per questa città di 400 000 abitanti, la visita svizzera è un avvenimento eccezionale.

Missione compiuta

Lunedì sera, 18 maggio, l'aeroambulanza della Rega con i quattro pazienti a bordo atterra alle ore 19.15 a Zurigo-Kloten. La missione Cina è compiuta. Nell'hangar a Kloten, i feriti sono attesi dai paramedici. Tonia Bischofberger scende con cautela dall'aeroambulanza e si congeda dall'equipaggio dicendo loro «grazie per averci portati a casa».

Christian Trottmann

Quando una donna s'interessa di tecnica e aeronautica

«Sono una fra tanti»

Nel Rega-Center di Zurigo-Kloten, i meccanici d'aerei fanno la revisione di tutta la flotta d'elicotteri. Durante i controlli di routine esaminano a fondo le complesse macchine e ne eliminano i difetti. Fausta Gillis fa parte del team responsabile del funzionamento ineccepibile degli elicotteri Rega.

Tutto è cominciato con la puntura d'un insetto su un pascolo alpino. La puntura ha colpito una bambina allergica al veleno d'api e pertanto occorre l'intervento immediato d'un medico. Così, Fausta Gillis, allora dodicenne, vede per la prima volta un elicottero ed è «amore a prima vista». Mentre la compagna di classe riceve le cure del caso, Fausta osserva tutto attentamente e quella mattina estiva prende una decisione: da grande avrebbe lavorato nel settore aeronautico e, più precisamente, nel ramo elicotteri.

I posti per apprendisti sono rari

Oggi, Fausta Gillis ha 31 anni ed è meccanico d'aerei presso la Rega. Dapprima ha fatto un tirocinio di quattro anni come meccanico di macchinari e, dal 2004 al 2006, si è specializzata per altri tre anni facendo l'apprendista di meccanico d'aerei. La Rega è fra le poche aziende in Svizzera che offrono questa specializzazione. Una volta in possesso dell'ambita licenza di meccanico d'aerei, come da contratto dovette lasciare la Rega e fare dei praticantati presso due altre compagnie per arricchire il suo bagaglio. Nell'estate 2008, infine, Fausta Gillis si è candidata per un posto di meccanico d'aerei offerto proprio dalla Rega dove si era specializzata. La giovane zurighese vinse il concorso e ne è felice: «Sono impressionata dai miei colleghi che svolgono il mestiere da dieci o vent'anni e più. Hanno un'esperienza enorme mentre io sono ancora agli inizi della mia carriera. Sono una fra tanti, ma è bello far parte di questo team collegiale». A fare la manutenzione di tutta la flotta d'elicotteri sono in undici, sottoposti ad un capo meccanico e un ispettore. Alla manutenzione continua contribuiscono 13 meccanici d'aerei, attivi presso le elibasi principalmente come paramedici.

Un obiettivo comune

In genere, il team che ispeziona e ripara un elicottero secondo una precisa checklist comprende da tre a cinque persone. Ogni team è sottoposto ad

un supervisore responsabile di un dato capitolo della manutenzione; è lui che assegna i lavori da eseguire e veglia sui tempi pianificati entro il quale i lavori devono essere terminati. Fausta Gillis descrive i suoi colleghi come disponibili, competenti e cordiali. Il suo carattere allegro contribuisce al gradevole ambiente di lavoro.

A termine dei lavori, l'elicottero viene colaudato a terra e in volo. Un pilota tecnico e due meccanici d'aerei sottopongono ai test i vari componenti e sistemi. Si esaminano le condutture d'olio e carburante e del sistema idraulico per escludere delle perdite, come pure la pressione dell'olio, la temperatura e i giri dei motori, da regolare secondo il manuale del costruttore. Infine, sono da bilanciare il rotore principale e quello di coda, un po' come fanno i meccanici d'auto con le ruote dopo il cambio delle gomme. Durante il volo si regolano i rotori in modo che girino perfettamente.

Attualmente, a termine della revisione Fausta Gillis è abilitata a riconsegnare gli elicotteri del tipo Eurocopter EC 145. Entro la fine del 2009, avrà conseguito anche la licenza per i modelli Agusta A 109 K2 e AgustaWestland Da Vinci. Da quel momento, essendo abilitata a dare via libera dopo i lavori di manutenzione su tutti i tipi d'elicottero della Rega, anche Fausta Gillis come i suoi colleghi, farà la sua parte di giorni di picchetto a pieno titolo.

Un mestiere esotico

Per i suoi amici, il mestiere di Fausta Gillis non è più una novità esotica. Nel tempo libero, le sue attività tecniche si riducono in genere alla sostituzione di lampadine bruciate, oppure al fai-da-te del montaggio di mobili delle amiche. Nell'hangar della Rega però, tutti i giorni lavora mettendoci anima, cuore e tutte le sue nozioni della tecnica complessa. L'intera squadra di meccanici d'aerei ci mette una porzione d'idealismo, molto amore per il mestiere e il massimo impegno, affinché la flotta della Rega possa volare in tutta sicurezza.

Maria Betschart



Lavoro di precisione:
Fausta Gillis ispeziona un
Eurocopter EC 145 nel
Rega-Center a Zurigo-Kloten.

Per sapere di più sulla
specializzazione
di meccanico d'aerei
www.svfb.ch o
www.berufskunde.com

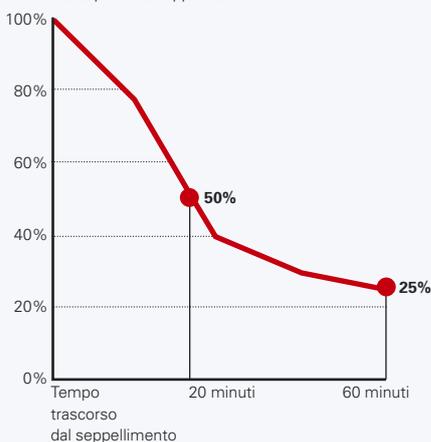
Salvataggio dal cono di valanga

Ogni anno ci sono sportivi pur bene attrezzati che finiscono sotto delle valanghe.

Purtroppo, molte vittime seppellite muoiono soffocate dalle masse nevose.

Dopo soli 20 minuti, la probabilità di sopravvivenza si riduce al 50%.

Probabilità di sopravvivenza
d'una persona seppellita



7 La presa a carico

Il medico delle urgenze rianima il paziente e cura le ferite e/o le conseguenze dell'ipotermia. È corresponsabile della sicurezza sul posto e si prende cura di altri presenti, specie congiunti o compagni del paziente.

6 Ricerca con aste di sondaggio/LVS

I soccorritori lavorano gomito a gomito e su comando del capo avanzano passo dopo passo. Infilano nella neve la sottile asta di metallo leggero, alta tre metri e cercano oggetti solidi o persone seppellite. In questo modo sistematico si sonda tutto o in parte il cono della valanga.

5 Ricerca con cani da valanga

Dopo o durante la perlustrazione dell'elicottero si ricorre all'aiuto dei cani da valanga.

Il conduttore e il cane formano un team.

Gli elicotteri commerciali di ditte partner della Rega portano i team sul cono della valanga.

Secondo l'estensione della valanga ci vogliono più squadre. I cani da valanga hanno un fiuto eccezionale, si fanno condurre, sono zelanti nella ricerca, robusti e ubbidienti.

Il CAS si occupa del loro addestramento.

Altre informazioni: www.alpinerettung.ch



Allarmare 1414



Ricerca diretta (compagni)



Ricerca sommaria



Attrezzatura per emergenze

L'attrezzatura standard comprende un rivelatore (LVS) dell'ultima generazione, una pala robusta e un'asta per sondaggi. Solo con tutti e tre gli oggetti insieme è possibile un salvataggio diretto efficiente.

LVS - rivela la presenza di persone sotto la neve

I moderni rivelatori hanno due canali: un'emittente e un riflettore. L'LVS si porta direttamente sul corpo, con l'emittente accesa. Dopo la caduta d'una valanga, le persone risparmiate azionano il rivelatore e cercano di captare il segnale emesso dal riflettore della persona seppellita.



Recco

Recco è la marca di un altro sistema di ricerca dispersi e consiste in un riflettore passivo e un rivelatore attivo. Il riflettore funziona senza fonte energetica e pertanto è economico. I riflettori sono integrati in circa un quinto dell'abbigliamento per lo sport invernale, appositamente contrassegnato. Recco è utilizzato dalla Rega e da altre organizzazioni specializzate.



1 Allarme

- Caduta di valanga e persone colpite (osservare attentamente il punto d'impatto)
- Orientarsi e tener conto della propria sicurezza
- Allarmare la Rega al numero 1414 oppure via ricetrasmittente sul canale Emergency (161.300 Mhz, a chiamata pentatonale)

2 Ricerca diretta (compagni)

- Osservare il cono della valanga (vista e udito)
- Attivare il rivelatore LSV e cercare di localizzare il/i seppellito/i

Là dove il segnale è più forte, sondare ev. la posizione del seppellito e iniziare subito a scavare con la pala. Dalla prontezza dell'aiuto diretto dipende la probabilità di sopravvivenza della vittima (vedi grafico). L'uso corretto dell'LVS si trova nelle istruzioni del Club alpino svizzero (CAS) www.sac-cas.ch

3 4 Ricerca con l'elicottero di salvataggio

Quando non si può escludere la presenza di persone sotto la neve, la Rega fa un volo di perlustrazione. L'equipaggio in volo si fa un'idea della situazione e capta rapidamente eventuali segnali. Spesso, nella prima fase si scansiona il cono della valanga con un'antenna alla ricerca di segnali LSV e, nella seconda fase (fig. 4) l'elicottero lo sorvola con un apparecchio Recco.

Segnalare cavi e fili a sbalzo

Impianti di funivie e fili a sbalzo sono un grave pericolo per gli elicotteri di salvataggio e gli elicotteri commerciali e militari o i parapendii. La Rega e le Forze aeree invitano i proprietari di impianti o cavi in disuso di annunciarli all'elibase più vicina o al numero 1414. Gli specialisti militari o civili smontano ed eliminano questi pericolosi ostacoli aerei senza costi per i proprietari (operazione «Remove»).



Prevenzione contro le intossicazioni

Il sito Internet dell'Istituto tossicologico svizzero offre preziosi consigli per prevenire intossicazioni. (Ad es. con il gioco online «Toxi» per i piccoli che richiede il Flash Player). Inoltre si trovano elenchi di piante velenose e innocue, come pure risposte alle domande ricorrenti e fogli da ordinare (dosaggi per bambini, serpenti indigeni). Telesoccorso permanente al numero 145, www.toxi.ch



Bastano pochi aghi del tasso per provocare vomito, crampi addominali, pressione bassa e battito cardiaco accelerato.

Dove è in mostra la Rega?

Sul nostro sito Internet trovate le fiere e mostre dove è presente la Rega www.expo.rega.ch

Energia pulita per la nuova base Rega Ticino

L'elibase Rega all'aeroporto di Locarno è obsoleta e dovrà essere sostituita. Fra gli argomenti importanti ci sono la messa al riparo dagli allagamenti del Piano di Magadino e uno standard energetico rimodernato. Usufruire dell'energia solare e del calore naturale della terra nella «Sonnenstube» della Svizzera, è quasi d'obbligo. Efficienza in tutti i campi, infatti, è il motto della Rega per la futura nuova base in Ticino.

Dopo 27 anni, il Ticino riceverà una nuova e moderna elibase Rega. A intervalli regolari, i locali di soggiorno e gli uffici della vecchia base all'aeroporto cantonale di Magadino sono stati risanati. Riparare non basta più. La vecchia struttura è ai limiti, il prefabbricato ha fatto il suo tempo. Quello che rimane è l'hangar. Per i progettisti della Rega, fra gli argomenti decisivi ci sono il rischio di allagamenti e lo standard energetico. L'intenzione è di sfruttare tutte le fonti energetiche disponibili e specialmente quella solare e il gas naturale. «Dopotutto, il Ticino ha la reputazione di «Sonnenstube»». «Per questo motivo intendiamo fornire il calore per i locali di soggiorno degli equipaggi e gli uffici principalmente con impianti solari e una sonda nel terreno», spiega il capo progetto Roger Surer. Per l'hangar, per contro, si prevede un riscaldamento ad irradiazione temporaneo, ad interruttore. I portoni dell'hangar, infatti, rimangono spalancati spesso a lungo per cui un riscaldamento continuo non ha molto senso.

Un altro fattore importante è dato dai periodici allagamenti del Piano. Negli episodi degli ultimi anni, l'acqua alta del Piano di Magadino ha quasi raggiunto o sfiorato l'edificio della base Rega. La pianificazione della nuova elibase ha dovuto tenerne conto. Il livello sul quale sorgerà l'edificio e lo spazio antistante (Tarmac) si troverà un metro sopra il livello del terreno

attuale. Si otterrà così un margine di sicurezza di 40 centimetri sopra il livello dell'acqua alta misurato durante l'ultimo allagamento. Ciò è conforme alle norme federali e del cantone Ticino.

La decisione di costruire una nuova base in Ticino è di un anno fa. Il progetto, «nuova elibase Rega Ticino» si trova ora in fase di consultazione. L'Ufficio federale dell'aviazione civile ha ricevuto la domanda di costruzione della Rega che va sottoposta ai comuni coinvolti, al cantone e alla Confederazione. Una volta ottenuto il benestare di queste autorità, l'Ufficio federale darà luce verde per la nuova costruzione. Il capo progetto Roger Surer stima che si potrà posare la prima pietra nell'estate 2010. Il costo corrisponderà all'incirca a quanto richiederebbe una palazzina d'abitazioni. «Non è gran ché e, soprattutto, non darà disturbo alla popolazione residente» rassicura Roger Surer.

Se tutto funzionerà come previsto, la nuova elibase potrà essere consegnata agli equipaggi Rega in Ticino verso la metà del 2011. Il capo base Paolo Menghetti e i suoi collaboratori apprezzano sin d'ora i tanti vantaggi della futura struttura, anche se alla loro soddisfazione si mescola un po' di rimpianto: «Dovremo rinunciare al prato con le piante di frutta, all'orto di verdure e alle odorose erbe fresche, coltivate da noi nel tempo libero», dice Menghetti «e chissà se non si troverà ancora un angolo da coltivare».

Gabriella Broggi

Il nuovo che avanza: A sinistra, il vecchio hangar, a destra la futura nuova elibase Rega Ticino, un edificio sobrio su due livelli, con l'hangar incorporato.



Domanda alla Rega

«Da anni faccio escursioni con gli sci e scio fuori pista. Recentemente, tra colleghi abbiamo discusso di valanghe. Qualcuno ha detto che, se possibile bisognerebbe segnalare alla Rega le valanghe per evitare ai soccorritori uscite inutili. Come comportarsi? Si devono segnalare alla Rega anche le valanghe che non hanno investito delle persone? Se sì, a quale numero telefonico?»



Peter Frick di Balzers/Liechtenstein

Caro signor Frick

Lei ha ragione: la Rega è grata per le segnalazioni che possono servire a evitare interventi inutili. A condizione però che si possa indicare con precisione il luogo e l'ora dell'avvenimento.

Esempio: un gruppo di escursionisti provoca la caduta d'una valanga senza danni per le persone.

Se gli escursionisti segnalano l'evento alla nostra centrale operativa (1414), indicando luogo e ora precisi, gli operatori al momento di eventuali segnalazioni da terzi sanno che non occorre intervenire. E questo non vale solo per le valanghe: capita infatti che dei passanti segnalino la caduta d'un parapendio in una zona boschiva. Il pilota però riesce a liberarsi da solo oppure se l'è cavato senza danni. In questi casi siamo grati se il pilota stesso o una persona che ha assistito da vicino, informa la Rega.

Certo, la Rega deve potersi fidare assolutamente dell'esattezza e affidabilità delle segnalazioni. Pertanto, la persona che chiama per far rientrare l'allarme deve essere sicura al cento per cento di quello che comunica. Solo così si potrà evitare uscite inutili dei soccorritori.

Cordialmente,

Robert Frey

Capo centrale operativa elicotteri

Caduta di valanghe Come allarmare

Formare il numero d'allarme 1414. La centrale operativa è raggiungibile anche con una ricetrasmittente (161.300 MHz) a segnale pentatonale.

L'operatore della centrale operativa porrà le seguenti domande:

Dove è scesa la valanga?

- > coordinate svizzere ad es. dal GPS
- > quota in metri sul mare
- > luogo più vicino e/o nome dell'alpe segnato sulla cartina

Chi si trova sul posto?

- > Nome e numero telefonico

Che cosa è successo?

- > come è successo?
- > che cosa ha visto?

Quante sono le persone coinvolte?

- > numero delle persone coinvolte?

Lo stato delle persone?

- > persone seppellite del tutto?
- > persone seppellite in parte?
- > tipo delle ferite?
- > persone illese?

Le persone hanno rivelatori LSV?

- > ad es. Barryvox, Tracker, Pieps ecc.

La situazione sul posto?

- > è possibile atterrare con l'elicottero?
- > ostacoli aerei quali cavi, fili, antenne?

Condizioni meteo sul posto?

- > visibilità?
- > annuvolamento?
- > nebbia?
- > nevicata?
- > piove?

Sin dalle prime domande, la centrale operativa comincia a mobilitare i mezzi di salvataggio adeguati (elicottero, soccorritori alpini CAS, team con cani da valanga, ecc.).

Altre avvertenze e consigli

- Iniziare al più presto l'aiuto diretto (ascoltare, guardare e LSV).
- Assistere le persone salvate e adottare le prime misure di soccorso. La centrale operativa vi può consigliare.
- Spostarsi in caso di rete insufficiente o assente per cellulari e ricetrasmittenti.

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

L'elicottero Rega è nell'hangar, pronto al decollo. Nell'ultima missione, la dottoressa, il pilota e il paramedico hanno usato materiale che va subito sostituito. Da un momento all'altro può arrivare un'altra chiamata. L'equipaggio è pronto 24 ore su 24. Il nostro disegnatore «Joggi», nel copiare il disegno ha fatto dieci piccoli errori. Riesci a trovarli?



© Illustrazione: Joggi/Peter Jost

Concorso

Ogni elicottero e ogni aeroplano in Svizzera ha un proprio segno di riconoscimento, come le targhe d'auto. Quello d'elicottero si compone di cinque lettere e si chiama immatricolazione. L'elicottero Rega nella foto porta l'immatricolazione HB-ZRD. Sfoglia attentamente questa edizione del 1414.

A quale base appartiene l'elicottero HB-ZRD?



Scrivi la risposta su una cartolina postale e spediscila entro il 12 dicembre 2009 a:
Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali
 La Rega sorteggerà fra le risposte giuste dieci vincitori di borse sportive del valore di 49 franchi ciascuna.

Buona fortuna!



Soluzione del no. 72: Portorož si trova nella Slovenia. La preselezione per chiamare Portorož è lo 00386.

Hanno vinto un modellino del nuovo elicottero AgustaWestland Da Vinci:
 Aedan Bélet, Fontenais; Andrin Steiner, Rehetobel; Ivan Baroni, Mendrisio; Manuel Friedli, Eglisau; Mathias Sgrazzutti, Bironico; Max Kaufmann, Oberrüti; Nathalie Bloch, Puplinge; Reto Trümpy, Ennenda; Sabine Rouvé, Saint-Légier; Tim Theiler, Wilchingen

Congratulazioni!

Una gravidanza con complicazioni

Annabelle e Balthasar

Una donna di 35 anni, in attesa di due gemelli viene colta anzitempo dalle doglie. La Rega riceve l'incarico di portarla con l'eliambulanza dall'Alta Engadina alla clinica universitaria di Zurigo. Il trasporto è urgente, ma le condizioni meteo sconsigliano un volo diretto. La soluzione: un trasporto combinato con elicottero e aeroambulanza.

Fare ancora una gita in Engadina prima del parto, è il desiderio espresso prima della Pasqua 2008 da Gabi Lämmlì, incinta di due gemelli. Il parto è previsto fra due mesi e mezzo. Dopo il consulto con la ginecologa, con il marito parte il 22 marzo per l'agognata destinazione.

Minaccia di parto prematuro

La vacanza è appena cominciata quando Gabi Lämmlì viene colta da forti doglie. È nella 29^{ma} settimana di gravidanza e, spaventata, si reca nell'ospedale più vicino. Benché reagisca bene al farmaco che reprime le doglie, il medico opta per il trasferimento alla clinica universitaria di Zurigo. «Mi disse che l'ospedale locale non era attrezzato per i parti prematuri» racconta Gabi. E siccome un trasporto in autoambulanza di tre ore non è consigliabile, il medico incarica la Rega con il trasporto aereo. Il trasferimento è previsto per il 25 marzo. Un vento forte e una coltre di nubi spesse quel giorno però impediscono il volo d'elicottero sopra le alpi.

La puerpera e i nascituri hanno urgente bisogno delle cure sanitarie appropriate e della sorveglianza costante. La centrale operativa decide allora un volo con l'eliambulanza su Lugano, dove il tempo è buono. A Lugano avrebbe atteso un'aeroambulanza per portare la paziente a Zurigo. Un giro inconsueto per la Rega, ma necessario quando le condizioni meteorologiche non permettono il volo d'elicottero sopra le alpi.

Alle ore 13.15, Gabi Lämmlì è sistemata sulla barella nell'eliambulanza e si rende conto che la situazione è seria. Durante il volo di 30 minuti, l'equipaggio la distrae attirando la sua attenzione sul meraviglioso panorama a sud delle alpi. Il trasbordo dall'elicottero all'aeroambulanza avviene alle ore 13.50, all'aeroporto di Lugano Agno. La paziente è sorpresa gradevolmente quando le si presenta l'intero equipaggio dell'aeroambulanza,

dal pilota al copilota e la dottoressa fino all'infermiera specializzata. Ancora oggi se ne ricorda, rammentando anche l'assistenza competente. Non risente delle turbolenze durante il volo e, al di fuori d'un polso elevato causato dal farmaco che ritarda le doglie, non si segnalano complicazioni. Alle ore 14.50, all'atterraggio del Rega jet a Zurigo nevicava e improvvisamente si rifanno vive le doglie.

La pazienza paga

La dottoressa della Rega accompagna la puerpera a bordo dell'autoambulanza diretta alla clinica universitaria di Zurigo e consegna tutti i dati al medico curante. Gabi Lämmlì intuisce che probabilmente l'attende una lunga degenza a letto e così comincia a pensare come far passare questo periodo d'attesa. Lo splendido panorama dalla Frauenklinik sul lago e le montagne la consolerà un poco. Le visite del marito, di congiunti e amiche le daranno forza. Per fortuna ha già preparato in buona parte l'arrivo a casa dei due gemelli. Prima della partenza per le vacanze in Engadina, aveva arredato la camera dei nascituri con due culle, cucito le tendine e riempito i cassetti con il corredo per due.

Dopo una settimana in clinica, Gabi Lämmlì riceve la visita di Cristina Monticelli. La responsabile del servizio d'assistenza sociale della Rega con il suo team si occupa dei pazienti trasportati dalla Rega. Dopo una missione li visitano per vedere come stanno, se hanno domande o problemi. «Ho apprezzato molto la visita di Cristina Monticelli. La mia non era stata solo una missione fra tante, ma una dedicata ad una persona da aiutare in un momento critico» dice oggi la giovane mamma.

«Per i nascituri, il tempo prenatale nel grembo è importante per lo sviluppo» dice il pediatra ai futuri genitori, spiegando loro il perché del



Momenti importanti:
Annabelle e Balthasar,
felici in compagnia
della mamma.



riposo assoluto prescritto alla puerpera. Normalmente, la gravidanza dura 40 settimane. Il primo obiettivo è di raggiungere almeno la 32^{ma} settimana, dopo di che tentano di estendere la gravidanza di altre due settimane. Le gravidanze di gemelli sono fisicamente più pesanti e pertanto spesso non si raggiunge il termine prestabilito. Nell'autunno 2007, la ginecologa aveva calcolato il termine della gravidanza per la 36^{ma} settimana e, infine è stato possibile rispettarlo.

Lieta fine: due bambini sani

Poco prima del parto, Gabi Lämmli è stata trasferita nella clinica privata dove la sua ginecologa opera come medico esterno. Con un taglio cesareo, il 5 maggio 2008, due minuti prima delle otto nasce Annabelle e pochi minuti dopo anche Balthasar vede la luce. La bimba pesa 2450 grammi, il maschietto 2350 grammi; lei è lunga 49 cm, lui misura 50 centimetri. I neonati vengono immediatamente avvolti in panni caldi e il neo papà non li perde d'occhio un istante. Un'ora dopo anche la neo mamma può tenere fra le braccia Annabelle e Balthasar, sentendoli vicini vicini. I due neonati stanno benissimo. Nelle settimane successive si sviluppano ottimamente. Per Pentecoste, la famigliola di quattro lascia la clinica per iniziare una nuova vita insieme. Il marito rimane a casa per le prime sei settimane per aiutare la moglie con i due neonati. E che gioia! Dopo appena tre mesi, i due dormono già tutta la notte.

Se la gravidanza è stata pesante, oggi i due piccoli in compenso sono di buon comando. Il 5 maggio 2009 la famigliola ha potuto festeggiare il primo compleanno di Annabelle e Balthasar. A distanza di un anno e mezzo, la gravidanza è ormai solo un lontano ricordo. «Sono entrata in ospedale vestita con un piumino. Sette settimane dopo, alla mia prima uscita era ormai quasi estate» ricorda la mamma il cambio stagionale avvenuto durante la sua gestazione. I due piccoli arricchiscono la sua vita che negli ultimi 18 mesi è cambiata radicalmente. I genitori sono felici nel vedere i bimbi sani e vivaci. Dopo la nascita non ci sono più stati problemi di salute e grazie al loro buon carattere, la vita quotidiana scorre tranquilla e gioiosa. Il loro riso e il loro pianto sono momenti emozionanti, la loro curiosità e la gioia di scoprire nuove cose aprono nuovi orizzonti.

Maria Betschart

Centro sostenitori

Vita di tutti i giorni nel centro sostenitori

Lettere dei sostenitori

L'anno 2009 sta per terminare e si avvicina la spedizione della lettera ai sostenitori 2010. Ogni anno, il centro sostenitori riceve oltre 100 000 domande e mutazioni che vanno lette e suddivise secondo priorità. Vorremmo farvi partecipi, care sostenitrici, cari sostenitori, delle comunicazioni a volte divertenti. Ecco alcuni esempi con rispettive spiegazioni.

«Io ricevo una fattura per famiglia monoparentale con figli. Io non ho figli, a meno che mi sia sfuggito qualcosa di cui mi hanno lasciato all'oscuro. Vogliate cambiare il mio stato in persona singola.»

Naturalmente modificheremo la suddetta adesione. V'è da dire che, in genere per i tesseramenti esistenti non sappiamo se in famiglia ci sono ancora figli sotto i 18 anni, perciò una tessera famiglia rimane tale fino ad avviso contrario. A questo proposito: le tessere da noi registrate e i rispettivi dati si possono visionare sul nostro sito. Per accedervi serve il numero di sostenitore e il codice PIN indicato sulla fattura.

Ecco come procedere:

www.admin.rega.ch oppure www.rega.ch > sostenitori > visionare i dati di sostenitore. Con il tasto Enter scoprite i vostri dati.

«Cancellare Mirjam Keller per favore. Comunicherò il nome della nuova fidanzata, se qualcuna ancora mi vorrà.»

Noi eseguiamo le mutazioni come desiderate voi. Visto il volume enorme di richieste e mutazioni però non confermiamo i cambiamenti avvenuti.

«Per favore estendere la tessera individuale a 1 persona singola con cane (Fuffi).»

Gli animali domestici e di altro tipo non si possono includere nella tessera di sostenitore. L'unica eccezione, concordata con Berghilfe/Aiuto montanari e l'Associazione svizzera d'assicurazioni, riguarda il bestiame, a condizione che il proprietario sia in possesso di una tessera per famiglia di CHF 70.-. Inoltre, il proprietario del bestiame deve essere persona fisica.



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

Abbonatevi al Newsletter Rega online
www.airmail.rega.ch

AgustaWestland Da Vinci: dal costruttore all'elibase

Il lungo percorso fino al primo intervento

L'elicottero di salvataggio Da Vinci è l'ultima conquista della Rega, commissionata nel 2006. Il percorso della moderna macchina italiana dalla fabbricazione fino al primo intervento è lungo. Dal maggio scorso e ancora fino ai primi mesi del 2010, in una delle enormi aviorimesse a Vergiate presso Milano tutte e undici le macchine sono state e saranno sottoposte a severi test. Una delegazione della Rega da sei a otto specialisti controlla a scaglioni la qualità del finissaggio, il funzionamento degli strumenti avionici nel cockpit e tutte le tarature meccaniche. Durante questi test, gli specialisti della Rega possono contare in ogni momento sull'assistenza di meccanici e ingegneri del costruttore AgustaWestland che dovranno eliminare ogni minimo difetto. Per la Rega la precisione è conditio sine qua non, e questo non solo nel lavoro quotidiano, ma sin dalla consegna di ciascuno degli elicotteri.

Dopo aver verificato ad uno ad uno i 405 punti del verbale di consegna di 54 pagine, la macchina dal peso di 3000 chili e 13 metri di lunghezza decolla. Durante il volo test si misureranno le vibrazioni e si esplorerà i diversi tipi del volo d'approccio. A test superati, si firma il verbale di consegna e il Da Vinci parte per la sua destinazione definitiva in Svizzera. E qui inizierà la sistemazione e l'arredo sanitario della cabina, seguito dalla transizione e formazione intensiva degli equipaggi.



La transizione e la cosiddetta introduzione base riguarda direttamente un'ottantina di collaboratrici e collaboratori della Rega. Il ciclo dura quattro settimane e consiste in tre fasi di formazione.

La prima fase è dedicata alla transizione dei piloti. Nell'ambito dell'avionica e della navigazione l'elicottero Rega Da Vinci stabilisce parametri interamente nuovi per il salvataggio aereo. Nella fase due della formazione, i paramedici e i piloti si esercitano nel lavoro comune nel nuovo cockpit, ad esempio durante le operazioni con il verricello oppure sui voli notturni. Con questi due blocchi, per paramedici e piloti, la formazione è conclusa e, da «apprendisti» passano al ruolo di istruttori. Nell'ultima fase della transizione, i soccorritori alpini del Club alpino svizzero CAS imparano a lavorare con il nuovo verricello dalla fune lunga 90 metri. Inoltre, il paramedico introduce il medico d'urgenza all'uso delle rinnovate apparecchiature sanitarie. L'obiettivo della formazione unitaria è di disporre di equipaggi d'elicottero capaci di operare indistintamente su ognuna delle sei basi alpine, il che assicura alla Rega la massima flessibilità. Dopo le quattro settimane di transizione, le nuove macchine sono da certificare da parte dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC). Solo allora gli uomini e le macchine saranno pronti all'entrata in servizio.

Christian Trottmann

Essere creativi per la Rega



Quando Mo Richner viaggia coglie tutte le impressioni nuove che le si presentano. Le impressioni diventano immagini che lei memorizza. Nata nel 1960 a Lenzburg, ha lavorato molti anni come insegnante delle scuole elementari. Da tre anni è indipendente e si dedica a cose creative. Nel novembre 2005, la Rega ha acquisito un Memory creato da Mo Richner. Mentre realizzava il gioco le è venuta l'idea di creare anche delle cartoline artistiche per la Rega. «Ho studiato molte foto per trovare i soggetti adeguati. Così ho scoperto affascinanti superfici colorate, un mondo intero di colori. Il mio prossimo pensiero era: perché non creare cartoline il cui riferimento alla Rega si scopre solo guardandole bene?» spiega l'artista il suo processo creativo.

Forme artistiche misteriose

«Il tema dell'addensamento dei colori mi affascina da tempo. Nei miei lavori ad acquerelli stendo sulla carta da cinque a dodici finissimi strati di sfumature, ottenendo una consistenza sempre più densa. Si formano spazi colorati intensamente, i bordi duri si scontrano con bordi sfumati, le forme appena intuite si perdono nella marea di colori», spiega ancora Mo Richner. Per le cartoline artistiche ha scelto dettagli significativi, riproducendoli con la sua tecnica particolare. Dietro i colori e le forme si celano ad esempio un rotore o un casco. Sul retro di ogni cartolina doppia è riprodotta la foto originale con il dettaglio scelto.

Maria Betschart

Nella pagina Rega Shop (vedi al centro del periodico) è riprodotto il set di cartoline (5 biglietti con buste) di Mo Richner. Vedi anche www.shop.rega.ch e il contatto per gli originali www.schriftbildform.ch



Soggetto astratto: La cartolina mostra un dettaglio anteriore dell'elicottero A 109 K2.

Dieci ore sotto una valanga

Un alpinista ticinese, esperto e appassionato delle escursioni in montagna con le pelli di foca viene investito da un lastrone di neve sul Monte Bar (m 1816), nel Luganese. Soltanto dopo dieci ore, un cane da valanga lo fiuta e i soccorritori lo recuperano, ancora in vita.

Quel pomeriggio di domenica, 8 febbraio, Franco Quadri, 50 anni, aveva intenzione di guardarsi alla tv la discesa di Lara Gut. Con gran delusione apprese che la gara era stata rinviata. Spontaneamente decise allora di fare «un salto» al Monte Bar, una montagna che conosce come le sue tasche e che gli serve per i suoi regolari allenamenti.

«Ero partito alle 12.07. Era una bella giornata ma soffiava un forte vento da nord. Ad un certo punto mi fermai per riparare dal freddo bocca e naso con una sciarpa. Mi ricordo che molto avanti vidi salire un altro escursionista. Dopo una ventina di minuti di ascesa spedita,



Perlustrazione aerea: L'Agusta A 109 K2 sul Monte Bar.

a circa 1400m di quota, improvvisamente davanti a me si alzò un'enorme massa di neve. Feci appena in tempo ad alzare una mano per proteggermi la faccia, poi la neve m'investì e mi travolse. Mi ritrovai a testa in giù, disteso sulla pancia, con una gamba piegata e indosso ancora lo sci. Ero come cementato nella neve, incapace di muovermi. Regnava un silenzio assoluto». Così Franco Quadri rievoca quell'istante, stimando che dovevano essere le 12.07 circa. La prima volta che riuscì a vedere l'orologio sul proprio polso, segnava le 16.30.

Avendo tentato inutilmente di liberare la gamba bloccata in quella posizione scomoda, con la mano rimasta davanti al viso iniziò a scavare nella neve, millimetro per millimetro, per ingrandire lo spazio per respirare. Dopo molto tempo sentì dei rami che formavano una piccola sacca d'aria. Saprà poi che si era fermato ai piedi di una betulla. Quando finalmente riuscì a liberare il braccio con l'orologio, vide che dall'impatto erano trascorse quattro ore e mezza. Con una forza mentale straordinaria si costrinse a muoversi quel poco possibile per evitare l'arresto della circolazione. Riuscì ad afferrare lo zainetto sulle spalle togliere la borraccia e un maglione da spingere sotto lo stomaco per ripararsi dal gelido giaciglio.



Conclusione felice: Franco Quadri è sopravvissuto a 10 ore sotto una valanga.

Intanto, la moglie e gli amici non vedendolo tornare, ma conoscendo la sua solita rotta si misero a cercarlo e nel contempo lanciarono l'allarme. Alla Rega la chiamata giunse poco dopo le 19 e alle 19.45 perlustrarono in volo la vasta zona spazzata dal vento. «Non c'erano tracce, ma dall'alto si vedeva che si erano staccati due lastroni di neve», ricorda il pilota Mario Agustoni. Sul posto c'era una quarantina di soccorritori alpini. L'equipaggio Rega decise allora di volare ad Airolo a prendere un conduttore con cane da valanga e affiancarlo al team che aveva cercato senza risultato.

«Avevo sentito passare l'elicottero ben tre volte, poi di nuovo il silenzio. 'Ormai non passeranno più, si è fatta notte e mi tocca passarla qui', pensai rassegnato ma non disperato. Pensai alle cose più strambe, persino al lavoro. Il cervello non si fermava mai. Pensavo anche al cellulare che era rimasto a casa, e sì che mai prima m'era capitato di partire senza, tranne quel giorno...» continua Franco Quadri il suo racconto.

Finalmente alle 23, i soccorritori terrestri poterono comunicare alla Rega di aver trovato il disperso...ancora vivo, sotto uno strato di due metri di neve. Carlos Manzocchi, il conduttore di Sally, un cane da valanga da poco «diplomato», l'aveva fiutato e cominciato a scavare freneticamente. «Ho sentito il muso freddo sul viso ed è stato un momento indescrivibilmente bello!» conclude Franco.

Alle 23.30, la disavventura finì con l'elitransporto Rega all'Ospedale regionale di Lugano. Franco Quadri vi ha passato 4 giorni nel reparto cure intensive con principi di congelamento alle mani e una forte ipotermia. E pensare che l'appassionato alpinista ha scalato persino montagne in Russia, ma per finire sotto una valanga è bastato il Monte Bar, dove l'ultima caduta di valanga risale a oltre 50 anni fa.

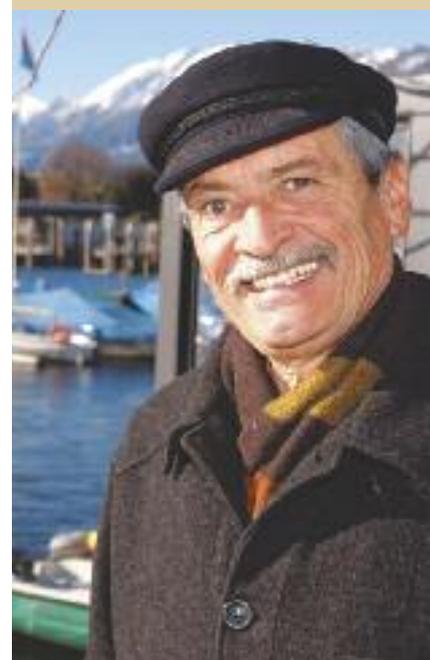
Gabriella Broggi

La croce nuova

M'avvicino al corte. Il sole gioca con la luce e si proietta al suolo dando forma e spessore alle pietre. Allora, nella mente, m'appare ancora Fiore ed in me sorge una sorta di pudore nel raccontare. Quando si sale e si fatica su un sentiero, si parla spesso a se stessi, attenti alla modestia e alla sincerità. Mi ricordo un giorno d'essere sceso, dal mio al suo di monte, e d'aver visto un melo, basso e striminzito, che a malapena sopportava il peso di un enorme cespuglio di vischio, radicato dove si biforcano i primi rami dopo il tronco. Sento delle voci, mi fermo un momento, guardo, poi ascolto. Fiore è con il cugino Ennio. Sono entrambi giù, ai bordi del picco che prima aveva infissa una croce ed ora, non so perché, la croce non c'è più. Allora vado verso i due, lentamente. In montagna non si deve mai sorprendere nessuno. Fiore mescola, nel recipiente di ferro, cemento calce e sabbia e un odore s'impone: quello della malta. Attorno a lui vi sono cose vive, o almeno le rappresenta come tali quando definisce la sabbia aggressiva invece che inerte e la malta grassa, come se fosse una pietanza. Il rapporto con la malta, con le pietre, con il martello e la cazzuola è per Fiore una relazione con utensili e sostanze che si trasformano, nelle e con le sue mani, in opere perenni, da rispettare. Così è la gran croce bianca di legno, stesa sull'erba a riposare, prima di dover affrontare, eretta, le intemperie. Accanto c'è quella che deve sostituire, piccola e minuta, anch'essa bianca ma con la tinta ingrigita dalla pioggia, dal gelo e dal vento. Sotto il dirupo s'estende il Piano di Magadino e il lago, con le forme e i colori a macchie quasi geometriche come nelle tele dipinte da De Stael. La croce nuova, fatta con due tronchi di castagno, sta per essere cementata sopra il burrone. Fiore, che dopo avermi salutato era stato per lunghi attimi in silenzio, a poco a poco si apre. Ennio invece non pronuncia una parola, nemmeno quando il cugino racconta di quel giorno, per loro felice ed insieme malinconico, in cui i due avevano portato su al Gerbio una vacca. L'avevano fatto, diceva Fiore, per rivedere come il monte era nel tempo del suo splendore. Senza animali il maggengo era un palcoscenico, aperto e illuminato, ma senza attori. Non si sapeva da chi e dove la mucca, i due l'avevano presa in prestito. Si vergognavano forse a confessarlo, come non l'avrebbero detto i poveri dove l'hanno preso in prestito l'abito da sposa o da cerimonia. Entrambi attorno a sta bovina, che aveva l'aria sorpresa per le sollecite attenzioni ricevute, la coccolavano e la guardavano, senza mai smettere un momento. Assieme godevano di

una scena che loro, da giovani, avevano visto infinite volte. Nei tempi in cui il monte si caricava con gli animali, purtroppo, il pensiero era sempre rivolto alle preoccupazioni e, né Fiore, né Ennio, avrebbero immaginato di rifare per gioco cose tanto serie, come portare animali sul monte. Fiore, nel rievocare l'evento, cambiò espressione. Prima aveva sul volto il suo sorriso. Poi ad un tratto si fece silenzioso, per un lungo momento. Guardava la malta senza vederla. Sulla faccia gli era venuta una smorfia, come al sopraggiungere improvviso di qualcosa che soverchia una reminiscenza non ancora ripulita da tutto ciò che può causare sofferenza. Ad una certa età si ricorda solo rifiutando il male e Fiore, fedele a questo principio, s'ostinava a vedere il bello in una vita marcata più dagli stenti che dalla gioia. Sapeva che il dolore affinava i brevi momenti di felicità e li faceva apprezzare. Lui, comunista ed ateo, col cugino Ennio, esponeva sul picco quella croce che aveva fatto con diligenza. L'aveva dipinta di bianco, non solo perché si vedesse da tutto il Piano di Magadino, dal Gambarogno e dal lago, ma per scongiurare il male. Parlava accucciato, con lo sguardo rivolto in basso, come se leggesse frasi scritte sulla terra.

Raccontava della croce nuova dei Monti di Lego. L'avevano fatta, disse, bella come questa qui. E tutti erano lì per aiutare a drizzarla su. La sera festeggiarono, bevendo e cantando finché stanchi se n'andarono nelle baite a dormire. La notte venne un temporale. Un fulmine, di quelli dal colpo secco come una fucilata, li aveva svegliati. Al gocciare della pioggia sulle lamiere, gli uomini, le donne e i bambini di Lego si erano poi riaddormentati. Al mattino, uno di loro, dopo aversi lavato la faccia, aperta la porta, guardò su al motto sopra le cascine per riammirare quanto s'era fatto il giorno prima. Non credeva ai suoi occhi quando vide che la croce non c'era più. Qui Fiore si fermò un attimo, come sopraffatto da un torto e insieme dal realizzarsi di una giustizia voluta e attesa. Quando seppe della croce nuova di Lego, sbriciolata dal fulmine, decise che ci doveva essere una relazione vendicativa fra la folgore e la cattiveria. Era per Fiore inconcepibile che l'annientamento di un simbolo tanto importante era stato casuale. Allora, dopo un'invettiva lanciata contro la gente grama, cercò di spiegare a se stesso, al cugino Ennio e a me che quel fulmine era il segno di un Dio iracondo ed imprevedibile, che non tollerava l'uso improprio delle sue insegne fatto da chi vuole apparire più giusto e buono di quello che è.



Arnaldo Alberti
Scrittore

C'era una volta

1953: Prima missione all'estero della Guardia aerea svizzera di soccorso

Disastrosa mareggiata nei Paesi Bassi



Argini crollati:
Le dighe non hanno resistito alla
violenza del Mare del nord.



Soccorsi internazionali: L'equipaggio dell'elicottero della Guardia aerea svizzera di soccorso attende ordini.

Ancora oggi, nella memoria collettiva della popolazione olandese è vivo il ricordo della notte del 31 gennaio 1953. Dopo la rottura delle argini del Mare del nord, 1835 persone persero la vita nella marea gelida. Per la ancor giovane Guardia aerea svizzera di soccorso, il tragico evento fu la prima missione d'elicottero all'estero.

L'Olanda non era preparata ad una simile catastrofe. Nessuno avrebbe immaginato che, un giorno, gli argini e le dighe erette sarebbero crollati e il Mare del nord si sarebbe ripreso con inaudita violenza i terreni faticosamente conquistati e bonificati dall'uomo.

Alta marea e tempesta

La mareggiata più terribile del 20^{mo} secolo nei Paesi Bassi fu la conseguenza di una concomitanza dell'alto livello delle maree invernali e un uragano con venti forza 12 scatenatosi sull'Atlantico. Nel cuore della notte iniziarono a suonare le campane e nelle strade buie ulularono le sirene per annunciare l'allarme acqua alta. Alle ore 03.00 di domenica mattina, argini e dighe cedettero alla pressione dell'acqua spinta dalla forza della tempesta, aprendo una falla lunga 187 chilometri. Nella parte sudovest dei Paesi Bassi affondarono 200 000 ettari di zone agricole. In gran parte della regione colpita spuntarono dall'acqua soltanto chiome d'alberi e tetti di case. In alcune località come Schuring o Capelle non rimase in piedi alcun edificio. Gli abitanti furono sorpresi nel sonno. Faceva molto freddo e le neviccate ostacolarono ulteriormente i lavori di salvataggio. Si contarono 1835 vittime e oltre 30 000 capi di bestiame perirono nella marea.

Soccorsi terrestri internazionali – dalla Svizzera aiuto aereo

Lunedì 2 febbraio, il governo olandese dichiarò lo stato d'emergenza. Da due giorni e due



Scalo:
I voli ininterrotti e le impressioni terribili
hanno segnato i soccorritori.



Distruzione: Qui ci fu un intero quartiere.

notte, gli abitanti sopravvissuti resistevano nelle zone alluvionate. In gran parte isolati dal mondo e in condizioni precarie attesero i soccorsi dall'Europa mossa da un'ondata di solidarietà. La Croce Rossa olandese e quella svizzera diressero un grido di aiuto anche alla Guardia aerea svizzera di soccorso, fondata meno di un anno prima. La notte successiva, un aereo speciale della Swissair portò un team di soccorritori aerei nella zona sinistrata. La squadra era composta dai piloti Sepp Bauer, Walter Demuth e Oswald Matti e dai soccorritori paracadutisti Guido Piedermann, Luzius Dettli, Max Hunziker e Albert Müller. Con un elicottero noleggiato volarono per 3 giorni e notti e insieme con altri elicotteri, principalmente militari, i soccorritori fecero sfollare centinaia di persone disperate dal freddo delle loro case in rovina. Fu la prima grande prova per l'elicottero utilizzato come mezzo di salvataggio.

Disperazione: Un vecchietto è stato salvato all'ultimo momento dalla casa pericolante.



Prova generale per l'aiuto svizzero in caso di catastrofe

I soccorritori svizzeri furono profondamente impressionati dal dolore e dai tristi destini che videro sulla costa del Mare del nord. Nei Paesi Bassi, ma anche e soprattutto in Svizzera, la prestazione dei soccorritori fu molto ammirata.

In fondo, si è trattato di una prova generale per l'odierno Corpo svizzero per l'aiuto umanitario e la Catena di salvataggio, istituzionalizzati per l'aiuto solidale della Svizzera in caso di catastrofi all'estero. La Rega è tuttora un anello della catena di salvataggio svizzera. Il suo compito principale nelle prime fasi dopo una catastrofe è di portare sul posto dei team di soccorso con cani di Redog.

Walter Stünzi



Attenzione valanghe – anche su escursioni con racchette

Cosa c'è di più bello di un'escursione con le racchette e scoprire le incontaminate montagne innevate di fresco. Sì, però...gli appassionati delle racchette, come quelli dello sci-alpinismo e del fuori pista, non sono al riparo da eventuali valanghe. Informazioni esaustive, il rispetto delle regole e l'attrezzatura corretta aiutano a prevenire gli infortuni. Lo specialista vi consiglia.

Usare le racchette è tanto semplice da attirare nel mondo alpino tantissimi nuovi escursionisti. Un vantaggio che può diventare un problema: nelle alpi innevate, le zone senza rischio e i pendii a rischio di valanghe spesso sono tanto vicini da confondersi. Ciò che agli occhi del profano appare come una meravigliosa superficie incontaminata e innocente può trasformarsi in un grave pericolo. Purtroppo, la vasta diffusione delle racchette degli ultimi tempi ha fatto aumentare il numero degli infortuni da valanghe. Nell'inverno 2008/09, sei persone con racchette sono rimaste vittime di valanghe.

Le valanghe si possono staccare anche nelle prealpi e in zone boschive. Chi intende recarsi fuori dai sentieri per escursioni con racchette deve pianificare con cura: il percorso esatto della rotta prevista, l'attrezzatura per emergenze, i partecipanti, la guida dell'escursione, sono tutti punti da considerare e chiarire. Poco prima dell'escursione infine, occorre informarsi sulle condizioni meteo e i pericoli di valanghe.

L'individuazione di pendii pericolosi richiede esperienza e capacità di valutare il pericolo di valanghe. Questo s'impara durante le escursioni guidate o da un escursionista esperto. A chi intende intraprendere le escursioni autonomamente si consiglia di frequentare un corso sulla neve e le valanghe per imparare a conoscere le fondamentali regole di comportamento:

- non fare mai da soli un'escursione con le racchette
- neve fresca e vento acquisiscono il pericolo di valanghe, valutare criticamente gli accumuli di neve soffiata
- attenti ai pendii esposti per ore al sole
- affrontare ad uno ad uno i pendii più ripidi e, in caso di condizioni dubbie evitarli
- dal grado di pericolo 3 (notevole) in su, gli inesperti devono rimanere sui sentieri per racchette

- rumori rombanti, crepe nella distesa di neve o valanghe fresche sono segnali di condizioni molto critiche
- valutando i tre fattori stato della neve, difficoltà del terreno e uomo (metodo 3x3), si scoprono i pendii particolarmente pericolosi già in fase di pianificazione e si possono escludere

Se malgrado tutto si verifica un infortunio, ricordarsi che l'aiuto diretto è il più efficace, a patto che ognuno sia dotato dell'attrezzatura d'emergenza e la sappia usare:

- rilevatore LSV acceso per l'individuazione di dispersi
- vanga per valanghe
- asta di sondaggio

L'obiettivo deve essere quello di non finire in una valanga, perché anche il miglior sistema di salvataggio per i seppelliti arriva spesso troppo tardi.

*Kurt Winkler,
specialista di valanghe all'Istituto WSL
per le ricerche della neve e delle valanghe*

Altri link

www.slf.ch

(info sulla situazione attuale delle valanghe)

www.whiterisk.org

(CD interattivo per la prevenzione valanghe)

www.sac-cas.ch

(Club alpino svizzero, CAS)

www.bergsportschulen.ch

(Ass. guide alpine, scuole per guide alpine)

www.swissnsnowshoe.ch

(Ass. svizzera racchette di neve)

www.globaltrail.ch

(proposte per gite)

Ulteriori informazioni nella brossura n. 3.028 Freeriden dell'upi, ufficio prevenzioni infortuni. Sono disponibili gratuitamente o come pdf da scaricare da www.bfu.ch o presso upi. Ufficio federale per la prevenzione degli infortuni, Hodlerstrasse 5a, 3011 Berna.