

REGA

Numero 74, giugno 2010

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso

rega 

L'intervento
**Incidente di moto
nel deserto**

Donazione d'organi
**Il cardiocirurgo
pediatrico René Prêtre
in missione**

Prevenzione
**Incontri fra escursionisti
e bestiame**





4 Primo piano

Incidente di moto nel deserto

Al momento sbagliato, al posto sbagliato: nel deserto del Dubai, un 17^{enne} in un incidente di moto si ferisce gravemente. Per lui e i suoi cari inizia un'odissea.

9 Partner

Grande impegno per piccolo miracolo

Un bambino ha urgente bisogno di un cuore nuovo. Occorre fare in fretta. La Rega preleva il cardiocirurgo pediatrico René Prêtre dalla pista di sci e lo porta alla clinica pediatrica di Zurigo.

10 Una base alla volta

Gli equipaggi dell'elibase Untervaz non hanno di che annoiarsi. Le vittime degli sport del tempo libero sono quasi routine. Fuori del comune però sono incontri con persone illustri, come il principe Carlo.

12 L'intervento

Un cuore vuole continuare a battere

«Life-Box» è piccolo e leggero. Con questo apparecchio cuore-polmoni, la Rega salva la vita di una giovane donna. La medicina Hightech a bordo delle eliambulanze Rega svolge un ruolo sempre più importante.

15 Incontri

Dal diesel al kerosene: come ha fatto Beatrice Hinder a passare dagli autocarri all'elicottero.

16 Emergenza all'estero: Rega aiuta

Consigli utili in caso di emergenze all'estero. Ciò che dovete sapere voi, e quel che serve alla Rega.

22 Retrospettiva

Aveva un angelo custode

Il piccolo Tim, 6 anni, scalando precipita e si ferisce gravemente. La nebbia ostacola il salvataggio. Inizia una corsa contro il tempo.

24 Prevenzione

Incontri fra escursionisti e bestiame: come prevenire infortuni sull'alpe.

26 Ticino

Fiumi ticinesi: belli ma...prudenza!

Anche col bel tempo, il pericolo è in agguato.

27 L'ospite

La responsabilità degli irresponsabili

Riflessioni di Marco Bazzi, capo redattore TeleTicino, sui rischi che corrono i soccorritori causa irresponsabilità altrui.

28 C'era una volta

Nel 1961, la Rega iniziò il soccorso su strada. Malgrado la spettacolarità, l'iniziativa fu osteggiata.

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come contattare la Rega, vedi p. 32

Foto di copertina:

Pronto per l'intervento: il cardiocirurgo René Prêtre dall'eliporto alla sala operatoria.

Consiglio di fondazione della Rega:

Albert Keller*, presidente, Uitikon;
 Franz Steinegger*, vice presidente, Flüelen;
 Paul Maximilian Müller*, Berna;
 Daniel Scheidegger*, Prof. Dr. med., Arlesheim;
 Ulrich Graf*, Bäch;
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 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;
 Heidi Hanselmann, Walenstadt;
 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° 74 / giugno 2010**Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega**

Appare due volte l'anno, tiratura 1,571 milioni

Redazione:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Hanno collaborato:

Walter Stünzi
 René Fritschi
 Brigitte Kandlbinder
 Heinz Feldmann

Versione italiana:

Gabriella Broggi, Lugano

Foto:

K. H. Hug (copertina, p. 9)
 Ch. Perret (p. 3)
 F. Born (p. 2, 13, 20)
 Ph. Keller (p. 5-7, 15, 23)
 M. Pedrazzini, J. Ambrosini (p. 18)
 Polizia lacuale, Locarno
 Rescue Media (p. 26)
 TeleTicino (p. 27)
 MAD (p. 2, 4-7, 10-12, 19, 22-23, 24, 28-31)

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:** Swiss Printers AG**Accettazione inserzioni:**

Kretz AG, 8712 Stäfa

Riproduzioni: con citazione della fonte

Ernst Kohler

Cara sostenitrice, caro sostenitore

Portare una paziente grave allacciata ad un apparecchio cuore-polmoni mobile con l'elicottero o l'aeroambulanza da A a B? Ancora pochi anni fa, la visione avrebbe fatto scrollare il capo, increduli. Oggi per la Rega simili missioni sono realtà. In quest'edizione del Periodico dei sostenitori 1414 spieghiamo le nuove possibilità della medicina aerea e l'uso del cosiddetto «Life-Box».

*Simili interventi impegnativi sono possibili unicamente con dei partner forti. Uno di questi partner per il quale la Rega vola spesso è Swisstransplant. Sovente si tratta di urgenti trasporti d'organi, altre volte può capitare che un'urgenza obblighi il cardiocirurgo pediatrico professor René Prêtre, svizzero dell'anno, a presentarsi nella sala operatoria, malgrado sia in vacanza. La Rega è a disposizione di Swisstransplant e delle cliniche coinvolte. Seguite un team affittato mentre **dona una seconda vita a un bambino.***

*In quest'edizione del 1414 rammentiamo anche l'idea ai tempi rivoluzionaria, di usare l'elicottero come efficiente mezzo di soccorso dopo incidenti della circolazione. Oggi è una cosa ovvia, ma negli anni sessanta fu una novità parecchio osteggiata. A volte, uno sguardo al passato, fa bene: ci insegna che le grandi visioni possono diventare realtà! Gli esempi citati dimostrano **l'evoluzione costante della vostra Guardia aerea svizzera di soccorso.** Lo fa nell'interesse dei pazienti, delle sostenitrici e dei sostenitori; senza il loro sostegno l'opera di solidarietà Rega non potrebbe esistere.*

*Ringrazio per il vostro sostegno e auguro a tutti voi una bella estate senza infortuni. Per il malaugurato caso che dovesse succedere qualcosa durante le meritate ferie, invitiamo a leggere come **la Rega vi assiste e aiuta, anche all'estero.***

Ernst Kohler
 Presidente di direzione

Allarme nella centrale operativa

Incidente di moto nel deserto

C'è da scommettere che il viaggio nel Dubai per il giovane bernese Patrick Ramseier rimarrà indimenticabile. Durante una corsa nel deserto con una moto quad collide frontalmente e a piena velocità, con un altro, subendo gravi ferite su tutto il corpo. La centrale operativa Rega riceve la chiamata di soccorso.



Ancora tutto a posto: Patrick, raggante all'arrivo a Dubai, la metropoli nel deserto.

Check-in all'aeroporto di Zurigo-Kloten: Patrick Ramseier non vede l'ora di partire per il Dubai. Insieme con il fratello minore Mischa, la mamma Ines con il suo compagno Erwin, il 25 dicembre 2009, il giovane bernese è in procinto di decollare per la metropoli nel deserto. Passeranno il capodanno con lo zio Jürg e la rispettiva famiglia, da un po' di tempo abitanti a Dubai. Malgrado abbia solo 17 anni, Patrick potrà da solo e legalmente, guidare una moto quad. Il veicolo ha quattro ruote ed è ammessa sia su strada sia per le corse fuoristrada. È un'avventura nel deserto di Dubai che Patrick pregusta per le imminenti feste di capodanno. Per l'apprendista informatico è divertimento puro.

Il 31 dicembre è il giorno fatidico. Nel deserto dell'Emirato Sharjah i fratelli Patrick e Mischa noleggiavano due quad. La velocità di punta tocca i 50 km orari. A prima vista, sembrano delle moto giocattolo. Protetti unicamente con un casco

come vuole il noleggiatore, i due partono. Su un campo grande circa come due campi di calcio, dieci quad corrono in tutte le direzioni. Patrick è entusiasta. È attratto dalla duna alta una decina di metri. Il fratello Mischa non ce la fa al primo colpo a raggiungere la cima, perché richiederebbe l'apertura totale della levetta del gas. Ci prova svariate volte, mentre Patrick ci riesce al primo tentativo. Quello che non sa, è che dall'altra parte della duna sta arrivando un'altro, esattamente sulla stessa traiettoria.

L'incidente avrà conseguenze gravi. Patrick collide con l'altro motociclista che rimane illeso. Il giovane bernese, per contro, vola nella sabbia dove rimane stordito. La levetta di sicurezza del gas è bloccata. Il veicolo inizia a slittare, la levetta del gas non si chiude, e la moto investe Patrick seppellendolo sotto sé. Le ruote mosse da una catena girano a piena velocità. Un addetto accorre e toglie la moto dal corpo di Patrick che rimane

Pochi minuti prima dell'incidente: Patrick sfreccia nel deserto con il quad.





Pianificazione efficiente:
capo interventi Bettina Müller comunica al capo servizio Reto Albonico i progressi del rimpatrio di Patrick.



Ferite gravi:
la catena ha procurato lacerazioni
profonde sulla schiena di Patrick.

sulla sabbia rovente, ferito gravemente. Perde sangue da braccia, gambe e schiena. La catena rotante e le ruote della quad in varie parti del corpo hanno strappato lembi di pelle fino a scoprire le ossa.

Lo zio allarma i soccorsi locali. Dopo quasi 30 minuti arriva un'autoambulanza. Patrick ha freddo, è sotto shock. L'autista dell'ambulanza, con Patrick e sua madre a bordo corre a 180 km verso il più vicino ospedale che però non è attrezzato per le gravi lesioni del paziente. I medici puliscono le ferite aperte dalla sabbia e le ricuciono alla bell'e meglio. Non è poi tanto grave, dicono. Più tardi si scoprirà che, viste le modeste cure mediche d'urgenza, Patrick rischiava di perdere la mano sinistra. Fortunatamente, i congiunti del paziente si rendono conto del pericolo e insistono per un trasferimento in una clinica privata a Dubai. Dopo numerose radiografie e visite approfondite, i medici decidono di operare d'emergenza. L'intervento dura otto ore. In queste circostanze il previsto ritorno in patria non è possibile.

Centro decisionale

Nel frattempo, il 31 dicembre 2009 lo zio di Patrick chiama la Rega con il numero d'emergenza internazionale + 41 333 333 333. Parla di lesioni a mano e braccia e tagli sulla schiena. Il capo interventi Bettina Müller annota i dati principali. Malgrado le informazioni frammentarie riesce a tenere sotto controllo la situazione. Come vuole la prassi, riferisce il caso immediatamente al capo servizio e al medico di picchetto. La Rega occupa in tutto dieci medici che garantiscono alla centrale operativa il servizio permanente. A turni rispondono a domande concernenti il management delle emergenze mediche, offrono consigli e assistenza. In base ai dati da loro raccolti, si deciderà insieme con il capo servizio il tipo di trasporto medicalizzato più indicato. (vedi illustrazioni a p. 16/17).

Il capo servizio è responsabile delle decisioni e supervisore di tutte le missioni in corso. Fra altro, è in contatto con le assicurazioni, tratta le richieste d'offerte e vigila su tutti gli interventi in corso e previsti. Di norma, ogni turno prevede due capi intervento e un capo del servizio per le chiamate dall'estero. 365 giorni l'anno, 24 ore al giorno, tre turni garantiscono la disponibilità permanente.

Per il caso di Patrick, il medico di picchetto della Rega ha parlato con il responsabile chirurgo a Dubai. La diagnosi è assai più grave di come sembrava all'inizio. Le mani e le spalle del paziente sono ferite gravemente, a tutti e due gli avambracci la pelle è profondamente abrasa. Il rimpatrio necessario richiede molti chiarimenti preliminari.

Operazione urgente

Il medico incaricato dei chiarimenti viene a sapere che è lesa anche il polmone del paziente. Questa diagnosi potrebbe richiedere una quota di volo più bassa del solito. Certo è che la mano va operata entro le prossime 48 ore. Il 1° gennaio 2010, giusto in tempo, l'intervento chirurgico viene eseguito in una clinica privata a Dubai. Questa operazione prevede il trapianto d'un tendine dalla mano destra alla sinistra e un primo trapianto di pelle. Il chirurgo a Dubai si dice soddisfatto del risultato e lo comunica al medico della Rega.

La pianificazione del volo

Comincia intravedersi una possibile data per il volo di rimpatrio. Se le condizioni di salute di Patrick Ramseier lo consentono, si potrà partire per la Svizzera il 4 gennaio. Mentre il capo interventi organizza il trasporto con tutte le enti e autorità coinvolte, il dispatcher (che pianifica i voli) a sua volta prepara la missione. Fa i piani di volo, calcola il bisogno di carburante e il peso al decollo, l'ora precisa del decollo e la rotta. Infine

verifica se all'aeroporto di destinazione o a tutti i possibili scali lungo la rotta esistono delle restrizioni.

Al dispatcher, l'aeroporto internazionale di Dubai è ben noto. La Guardia aerea svizzera di soccorso rimpatria spesso pazienti da quel paese ed è dunque pratica delle usanze locali. Le cose cambiano quando la destinazione è un piccolo aeroporto sconosciuto e discosto. Nel peggiore dei casi non esistono cartine internazionali delle vie aeree, né si trova il carburante adatto. Allora, la pianificazione si fa impegnativa. Occorre conoscere la lunghezza delle piste d'atterraggio e di decollo. Secondo le condizioni geomorfologiche e meteorologiche, la lunghezza necessaria con piste bagnate può variare tra 1300 e 2500 metri e più. Le previsioni meteo sono buone: il vento di poppa dovrebbe raccorciare il tempo di volo per Dubai a cinque ore e mezzo.

Un mediatore importante

Il pianificatore di volo e il capo interventi collaborano strettamente. Quest'ultimo contatta subito il partner competente all'aeroporto di Dubai. Per ragioni di sicurezza, molti paesi impongono la collaborazione con un agente locale che deve conoscere l'ora prevista per l'arrivo dell'aeroambulanza Rega. Sarà lui ad accompagnare l'equipaggio e le apparecchiature sanitarie attraverso la dogana e, in caso di difficoltà linguistiche fa da mediatore. La centrale operativa della Rega in tutto il mondo cura innumerevoli contatti simili.

Eppure può succedere che l'equipaggio della Rega debba atterrare su un aeroporto fin qui sconosciuto. Sono casi che richiedono dal capo interventi creatività, talento linguistico ed eloquenza. A volte, per prima cosa deve spiegare al interlocutore chi e cosa è la Rega. Una volta chiarito, in genere non ci sono più ostacoli per un rimpatrio ben riuscito. In casi particolarmente urgenti, le autorità aeroportuali sospendono temporaneamente il divieto d'atterraggio notturno, oppure concedono in tempi brevi i permessi d'atterraggio o di decollo, a tutto vantaggio del paziente a bordo. Per precisa che sia la pianificazione, non si può mai escludere problemi inaspettati. Ad esempio, varcare una frontiera con dei farmaci può comportare trattative diplomatiche con gli addetti ai controlli doganali.

Mobilizzazione

Zurigo campagna, 3 gennaio, sono le otto di mattina. L'esperto pilota Rega Roger Schlatter si sta godendo alcune giornate di libero, a casa con la famiglia. Sul programma di questa mattina c'è una trasferta con la moglie e i due figli alla pista di ghiaccio a Bülach. Roger Schlatter è di picchetto durante i primi giorni dell'anno, nel turno chiamato S1. Vuol dire che non fa il picchetto al Rega-Center ma, in caso di mobilitazione da parte della centrale operativa deve essere pronto



Rimpatrio con l'aeroambulanza Rega: il pianificatore di volo Beat Schwander raccoglie i dati per i piloti.



Controllo prima del volo: il comandante Roger Schlatter controlla il libro di bordo del jet HB-JRA con il quale farà il volo.

all'intervento entro due ore. Sa che la chiamata può arrivare in ogni momento. Malgrado ciò cerca di sfruttare il tempo con attività piacevoli.

La famiglia Schlatter è pronta a scendere sulla pista di ghiaccio per il divertimento in comune quando suona il cellulare. Sul display c'è il numero della centrale Rega. All'apparecchio Reto Albonico, il capo servizio della centrale d'allarme. «Ciao Roger, buon anno a te e la famiglia. Abbiamo una chiamata per un volo negli Emirati arabi». Per il momento, Roger Schlatter riceve solo informazioni sommarie.

E così, i pattini per il momento tornano al chiodo. C'è il tempo per un panino e la preparazione di quanto serve per la missione. Roger prende l'abbigliamento per un massimo di tre giorni, non si sa mai. A volte, il capo interventi approfitta per abbinare un altro intervento in zona. Vuol dire che si imbarca un altro paziente nel medesimo aereo, il che può ritardare il ritorno. In questo caso però, le condizioni critiche del paziente negli Emirati arabi escludono un trasporto collettivo.

Oltre al comandante di bordo Roger Schlatter, sono stati mobilitati anche altri membri d'equipaggio. Questo si compone in genere di almeno due piloti, un medico e un/a infermiere/a specializzato/a.

Con questa combinazione standard a bordo delle tre aeroambulanze, la Rega può assicurare l'assistenza sanitaria ottimale.

Turbolenze sopra l'Iran

Poco dopo le ore dieci del 3 gennaio, i due piloti Roger Schlatter e Urs Engesser, l'infermiera Karin Stegemann e il medico André Keisker entrano nel locale briefing. La capo interventi, la dottoressa Rega e il pianificatore di volo consegnano loro l'incartamento, contenente i dati di volo, i protocolli medici concernenti il paziente, l'indirizzo dell'ospedale a Dubai e le prenotazioni dell'albergo per il pernottamento dell'equipaggio.

Non è ancora chiaro se le condizioni del giovane ferito per il volo di ritorno in Svizzera richiederanno la pressione ridotta in cabina. Per prudenza, i due piloti porteranno due piani di volo diversi: uno per il volo a quota 35 000 piedi sul mare, l'altro per una quota di 20 000. Il volo d'andata si svolge senza problemi, eccezion fatta per alcune violente turbolenze sopra l'Iran. L'aeroambulanza è sballottata per un'ora e mette a dura prova l'equipaggio. Poco dopo le ore quattro locali, il jet atterra al Dubai International Airport.

Cambio di rotta

Intanto, nella clinica a Dubai, Patrick Ramseier si sta riprendendo dall'intervento chirurgico. Il trapianto della pelle gli causa forti dolori. Quando l'equipe medica della Rega entra in camera, Patrick e la sua famiglia sono sollevati. Ora si torna in patria, nell'ambiente conosciuto e rassicurante. All'Inselspital di Berna l'aspetta un altro intervento plastico e un lungo periodo di riabilitazione. Dopo aver studiato la cartella clinica, il medico della Rega, André Keisker, d'accordo con l'infermiera specializzata Karin Stegemann decide che per il volo non occorre ridurre la pressione in cabina.

Il mattino dopo, 4 gennaio, si decolla. Il comandante Schlatter con il suo equipaggio ottiene l'autorizzazione per un decollo prioritario, prima di tutti gli aerei di linea in attesa. Poiché ogni trasporto aereo di un paziente cela un potenziale rischio, la durata del volo non va allungata inutilmente. L'aeroambulanza con a bordo Patrick e la sua famiglia decolla con destinazione Berna-Belp. Secondo l'urgenza e l'ospedale di destinazione del paziente, i jet Rega possono atterrare anche su piccoli aeroporti regionali o aerodromi militari in Svizzera e anche su alcuni all'estero.

La previsione meteo per l'atterraggio a Berna non è buona. Sono annunciate leggere nevicate. Un'ora prima di giungere a Berna è chiaro che la situazione è peggiorata: metà della pista nel frattempo è ricoperta di neve. In queste condizioni la pista di Berna-Belp è troppo corta. I piloti annunciano alla capo interventi il cambio di rotta. La centrale operativa reagisce con flessibilità. Anziché l'autoambulanza organizzata per Berna, ce ne vuole una che sia pronta nell'hangar del Rega-Center di Zurigo-Kloten. Poco prima delle ore sedici, sette ore dopo il decollo da Dubai, Patrick Ramseier è imbarcato a bordo dell'autoambulanza in attesa.

Oggi è passato quasi esattamente mezz'anno dal grave incidente di moto quad nel deserto di Dubai. Patrick sta bene, la sua mano è salva e lui si è abituato alle cicatrici sulla schiena. Certo che non dimenticherà più gli Emirati arabi e la lunga via di ritorno.

Christian Trottmann



Imbarco nell'aereo: all'International Airport di Dubai, l'equipaggio della Rega esegue il trasbordo del ferito grave.

Swisstransplant

Grande impegno per piccolo miracolo

La missione come l'ha vissuta il cardiocirurgo René Prêtre recentemente eletto «svizzero dell'anno».

«Mi trovo in vacanze con i bambini, in una zona sciistica in Francia. Poi è suonato il cellulare. Mi informarono di un cuore donato, da trapiantare in un bambino molto malato. Quando i miei colleghi nella clinica pediatrica e io venimmo a sapere che la Rega mi avrebbe prelevato direttamente dalla pista di sci dovevamo sbrigarci. Malgrado l'urgenza, l'operazione delicata richiedeva un'accurata preparazione. Una corsa contro il tempo.

Si trattava di organizzare l'arrivo tempestivo del giovane paziente malato e l'arrivo via aerea dell'equipe chirurgica all'ospedale di donazione per il prelievo dell'organo. Occorreva un tempismo perfetto. Visto che mi trovavo in Francia, più lontano degli altri, per prima cosa l'elibase Rega Ginevra inviò l'elicottero per prelevarmi. Ammirai dall'alto il paesaggio alpino innevato. Dopo alcuni minuti senti alla radio di bordo la conferma che dalla base Dübendorf era decollato l'elicottero con a bordo i miei colleghi per l'espanto del cuore donato. Poco dopo giunse l'annuncio di un terzo elicottero Rega, in volo con il giovane paziente per la clinica pediatrica, dove sarebbe atterrato 15 minuti prima di noi.

La «ballata» di questi tre elicotteri mi rammentava il film «Apocalypse Now» di Francis Ford Coppola, solo che noi avevamo intenzioni buone, ossia volevamo fare un miracolo... ed è ciò che si è verificato quel giorno.»

Quando Swisstransplant chiama la centrale operativa della Rega c'è un'urgenza. Si tratta di organi vitali da elitrasportare all'ospedale del trapianto. Sono interventi per pazienti gravi dove conta ogni minuto.

Quando la Rega riceve l'incarico di prelevare al più presto un medico dalle sue vacanze ad Avoriaz in Francia, deve trattarsi di un caso speciale **1**. È in gioco la vita di un bambino che ha bisogno d'un cuore nuovo. Quest'intervento richiede l'arrivo immediato del cardiocirurgo pediatrico Prof Dr. René Prêtre.

Poco prima, alla centrale operativa della Rega a Zurigo-Kloten era giunta la prima chiamata di Swisstransplant che comunicava l'invio di un campione di sangue da un ospedale alla clinica universitaria di Zurigo **2**. L'annuncio di un campione di sangue, in genere è preambolo d'un trasporto d'organi. Il trasporto del sangue nel nostro caso avviene con l'autoambulanza per conto di Swisstransplant, la fondazione nazionale svizzera per la donazione d'organi e il trapianto. È il sangue d'un donatore d'organi, degente nel reparto cure intensive d'un ospedale. È morto clinicamente, la circolazione sanguigna è instabile e per alcune ore è possibile sostenerla con farmaci.

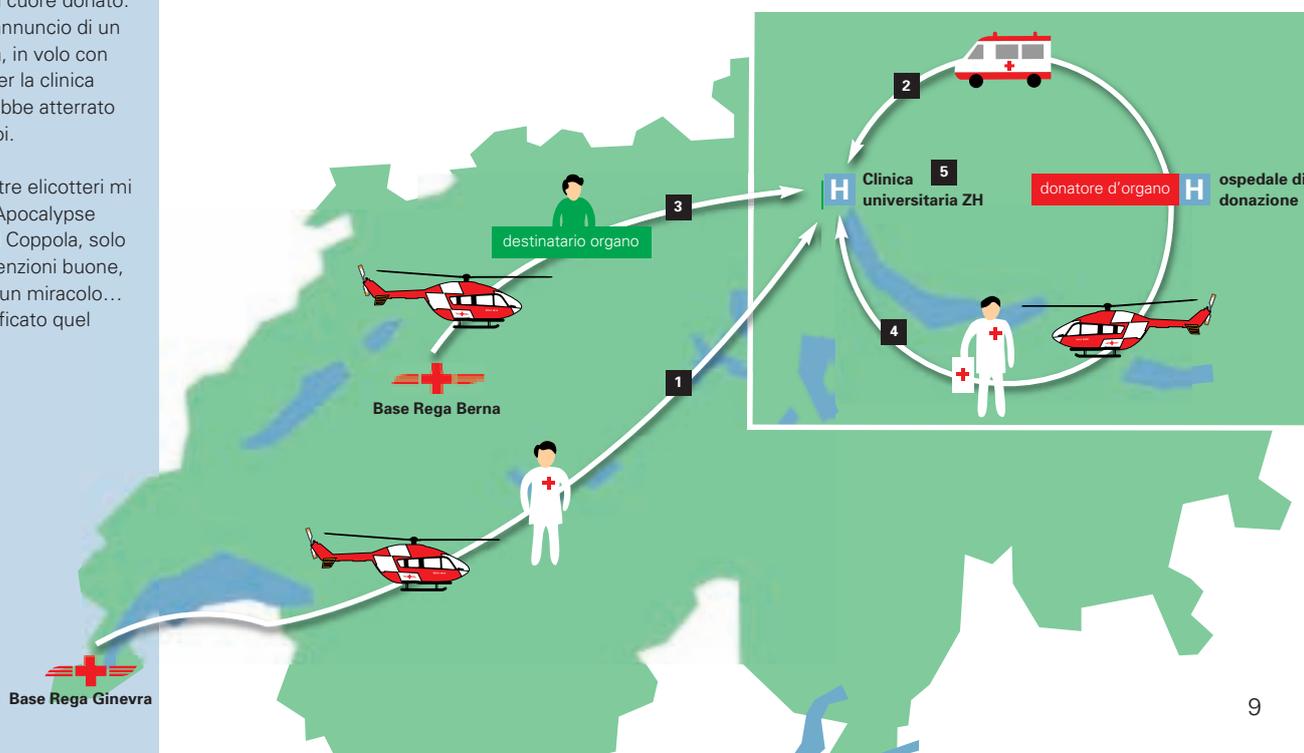
Nel laboratorio della clinica universitaria, il sangue sarà sottoposto ad analisi per stabilire eventuali malattie infettive, caratteristiche del tessuto e gruppo sanguigno. Insieme con l'anamnesi precisa del donatore d'organi, i risultati saranno raccolti dalla banca dati di Swisstransplant per

scegliere il paziente destinatario della donazione. Secondo il grado d'urgenza, il prescelto sarà portato all'ospedale con l'elicottero, l'autoambulanza o un servizio di trasporto pazienti.

Tutti i dati combaciano e si decide di eseguire il trapianto del cuore a Zurigo. Il tempo stringe. Il destinatario, un bambino, viene prelevato da casa con l'eliambulanza della base Rega di Berna e trasferito alla clinica universitaria di Zurigo **3**. Nel contempo, in un altro ospedale i chirurghi stanno espantando il cuore del paziente clinicamente morto. L'equipaggio dell'elibase Dübendorf è mobilitato per portare il cuore depositato in un contenitore speciale, simile ad una borsa frigo, alla clinica pediatrica di Zurigo **4**. Qui, il professor Prêtre sta lavorando al torace aperto del destinatario **5**. Ora il bambino è pronto a ricevere il cuore nuovo. Tutto si svolge senza intoppi. Il cuore trapiantato batte di nuovo vigorosamente.

Grazie al partenariato tra la Guardia aerea svizzera di soccorso e Swisstransplant nell'anno passato, numerose persone hanno ricevuto in dono una nuova vita. Non tutti gli incarichi di Swisstransplant sono spettacolari come quello raccontato, ma per le persone gravemente ammalate, ognuno è d'importanza vitale.

Christian Trottmann





La pratica fa il maestro: Rega, CAS e il gerente della cabinovia durante l'esercizio evacuazione di una cabina bloccata a Davos.



Hans Ruedi Kull
Paramedico



Markus Adank
Paramedico



Claudia Leippold
Medico



Boris Hangartner
Pilota



Andrea Walser
Pilota e capo base



Maria Fischer
Medico



Balz Fehr
Medico



Gian Reto Kleger
Medico



Untervaz: Rega 5 corrisponde all'elibase Grigione settentrionale

«Rega 5, un ferito sul Jakobshorn»

Alla base Rega nel Grigione settentrionale sono diversi i collaboratori che da tanti anni lavorano per il bene di persone in emergenza. Dal novembre 2009 portano la medicina d'urgenza da feriti e malati con il nuovo elicottero d'alta quota AW Da Vinci. Si tratta in prevalenza di feriti, d'inverno per infortuni sulla neve, d'estate sui sentieri per escursionisti.

Viene quasi da chiamarla «base del tempo libero». Non già perché si danno al tempo libero durante l'orario di lavoro, ma perché dall'elibase Untervaz partono numerosi interventi per infortuni del tempo libero. D'inverno soccorrono soprattutto sciatori e snowboarder, d'estate gitanti e ciclisti con rampichini, vittime d'infortuni. L'equipaggio, un pilota, un paramedico e un medico è disponibile 24 ore su 24. Per essere preparati ad ogni evenienza organizzano regolari esercitazioni insieme con i soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero (CAS), i gerenti degli impianti di risalita e la polizia.

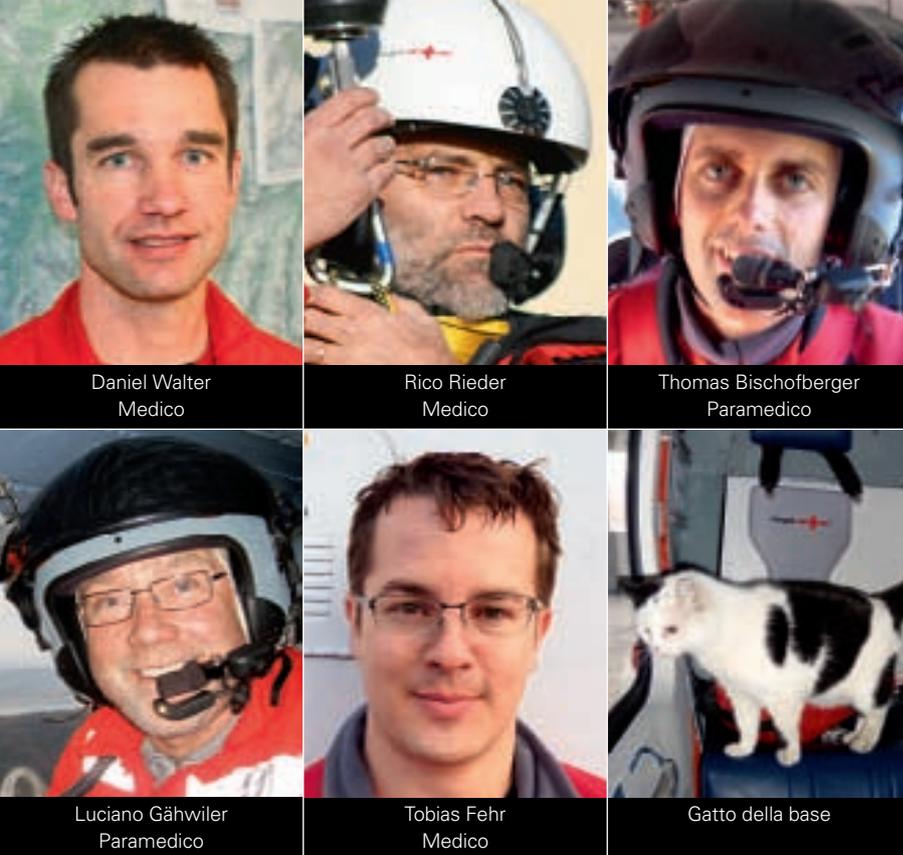
Collaboratori fedeli

Chi inizia a lavorare alla base Rega Untervaz, in genere ci rimane. Ad esempio Hans Ruedi Kull, al servizio della Rega per 33 anni. Ha preso parte ai primi interventi nel Grigione settentrionale. Allora, oltre ai voli di salvataggio fece anche

trasporti commerciali...mollando tutto all'arrivo d'una chiamata d'allarme. In caso di trasporti di cemento voleva dire, trovare al ritorno il cemento indurito, da buttare. Hans Ruedi Kull ricorda incontri con illustri personaggi, ad esempio il principe Carlo o la coppia reale di Svezia. Ci sono anche altri collaboratori della base Untervaz con diversi lustri di servizio, e il paramedico Luciano Gähwiler può vantare 29 anni.

Fedele anche il gatto della base

Il gatto di casa alla base è un «membro d'equipaggio» quasi altrettanto fedele. Il suo nome: gatto della base. Una decina d'anni fa, un bel giorno decise di scambiare la sua comoda cuccia presso una fattoria vicina con l'hangar della Rega. Spesso entra di nascosto nella cabina dell'elicottero, chissà perché. Forse ama il rumore dei motori o condivide con l'equipaggio la passione per il volo.



Carlo Janka:

«Posso sciare solo d'inverno, ma sulla Rega posso contare tutto l'anno».

«La tessera della Rega mi tranquillizza durante tutto l'anno. Specie d'inverno sulle piste, quando vado al massimo, ma anche durante l'allenamento estivo oppure quando sono in ferie. Può sempre capitare qualcosa. Che mi trovi in Svizzera o all'estero, sono tranquillo perché so che, in caso d'emergenza medica, posso contare sulla Rega: ovunque a qualsiasi ora, tutto l'anno. La certezza che posso contare sul rapido e diretto salvataggio aereo è rassicurante. Sostenere la Guardia aerea svizzera di soccorso con il mio contributo di sostenitore mi sembra ovvio. La Rega fa un ottimo lavoro e per questo mi fa piacere sostenerla!»



Carlo Janka, Campione mondiale di slalom gigante 2009, Vincitore del Lauberhorn 2010, Medaglia d'oro, giochi olimpici, slalom gigante 2010, Vincitore Coppa mondiale 2010

Da Bad Ragaz a Untervaz

Dall'aeroporto Bad Ragaz partirono voli di salvataggio già nel 1976. Allora fu l'Air Grischa ad eseguirli per conto della Rega con un'Alouette III. Dal 1980, la Rega rilevò la base in proprio, sempre a Bad Ragaz. Due anni dopo, Rega e Air Grischa presero in comune un hangar a Untervaz. Dieci anni più tardi, nel 1992, fu l'equipaggio Rega Untervaz a operare per prima con la nuova macchina bimotore Agusta A 109 K2. Il numero crescente d'interventi richiese più spazio e nel 1998 fu costruito un edificio più ampio. L'ultima pietra miliare della storia di Rega Untervaz è la consegna dell'elicottero d'alta quota AW Da Vinci del costo di circa 10 milioni di franchi. È in missione a Untervaz dal novembre 2009.

Esperienze positive

È stato detto e scritto tanto attorno al nuovo AW Da Vinci. E quali sono le impressioni di chi vola e lavora con la nuova macchina? Andrea Walser, pilota e capo base dice: «il Da Vinci è scattante e sportivo, come una macchina italiana. Poiché possiamo fare pieni più sostanziosi rispetto al predecessore, si possono fare voli più lunghi e più interventi senza scali di rifornimento. Un grande vantaggio nei giorni più movimentati». Anche il parere del medico Dr. Claudia Leppold è positivo: «l'attrezzatura sanitaria dell'ultima generazione e lo spazio più generoso in cabina facilitano il nostro lavoro».

Ariane Güngerich

I consigli della guida alpina... per avventure alpine in sicurezza

- **Pianificare ogni escursione:** durata, grado di difficoltà, meteo, rotta alternativa; adeguare la gita alla condizione e capacità del più debole del gruppo
- **Attrezzatura corretta:** scarpe solide, abbigliamento impermeabile, protezione solare, spuntini e bibite, lampada frontale, farmacia tascabile, cartine e cellulare
- **Comunicare partenza e ritorno:** lasciare i dettagli della gita a qualcuno, non partire soli
- **Osservare meteo e luce del giorno:** in caso di maltempo (temporale, nebbia, pioggia) interrompere l'escursione prima dell'imbrunire
- **Non lasciare i sentieri marcati:** le scorciatoie dei sentieri marcati possono essere molto pericolose e inoltre disturbano flora e fauna
- **Di fronte all'emergenza:** mantenere la calma, lanciare l'allarme, prestare il primo soccorso

Se pianificate un'escursione in una zona sconosciuta, affidatevi a una guida alpina o un monitore esperto.

Collegamenti utili:

- Guide alpine
www.4000plus.ch
- Soccorso alpino
www.soccorsoalpino.ch
- Club Alpino Svizzero
www.sac-cas.ch
- Sentieri alti
www.wandern.ch
- Meteo
www.meteosvizzera.ch



Medicina Hightech sopra le nuvole per una seconda vita

Un cuore vuole continuare a battere

Per la prima volta nella storia della Rega, una paziente con una grave patologia cardiaca, allacciata alla macchina cuore-polmone viene trasportata in elicottero. Lo rende possibile un piccolo e mobile «Life-Box» che, contrariamente alle usuali macchine cuore-polmoni, trova posto nell'eliambulanza Rega. Ora la Rega con il «Life-Box» può rimpatriare dall'estero anche pazienti con gravi patologie cardio-polmonari.



Famiglia felice nel gennaio 2009: la signora K. è ignara di quanto le capiterà.

La signora K. è madre di famiglia, sana e attiva di 50 anni ben portati. Non si lamenta dei gravi handicap mentali e fisici di suo figlio. Nell'affrontare le sfide quotidiane può contare sul sostegno della famiglia e di terze persone.

Nel gennaio 2009, con i figli e il marito si gode una settimana bianca. Come sempre, il viaggio di ritorno è molto faticoso: l'assistenza costante del padre per il figlio menomato lo assorbe completamente. Giunti a casa e terminato il riassetto, la signora K. approfitta della quiete notturna per telefonare ad una cara amica negli USA. Dopo una lunga e piacevole conversazione vuole andare a coricarsi come il resto della famiglia, quando l'assale una forte crisi respiratoria. Sveglia il marito chiedendogli di chiamare il 144. E questo è l'ultimo ricordo che ha. Il marito ricorda che disse anche: «non voglio andarmene!»

Grave attacco cardiaco

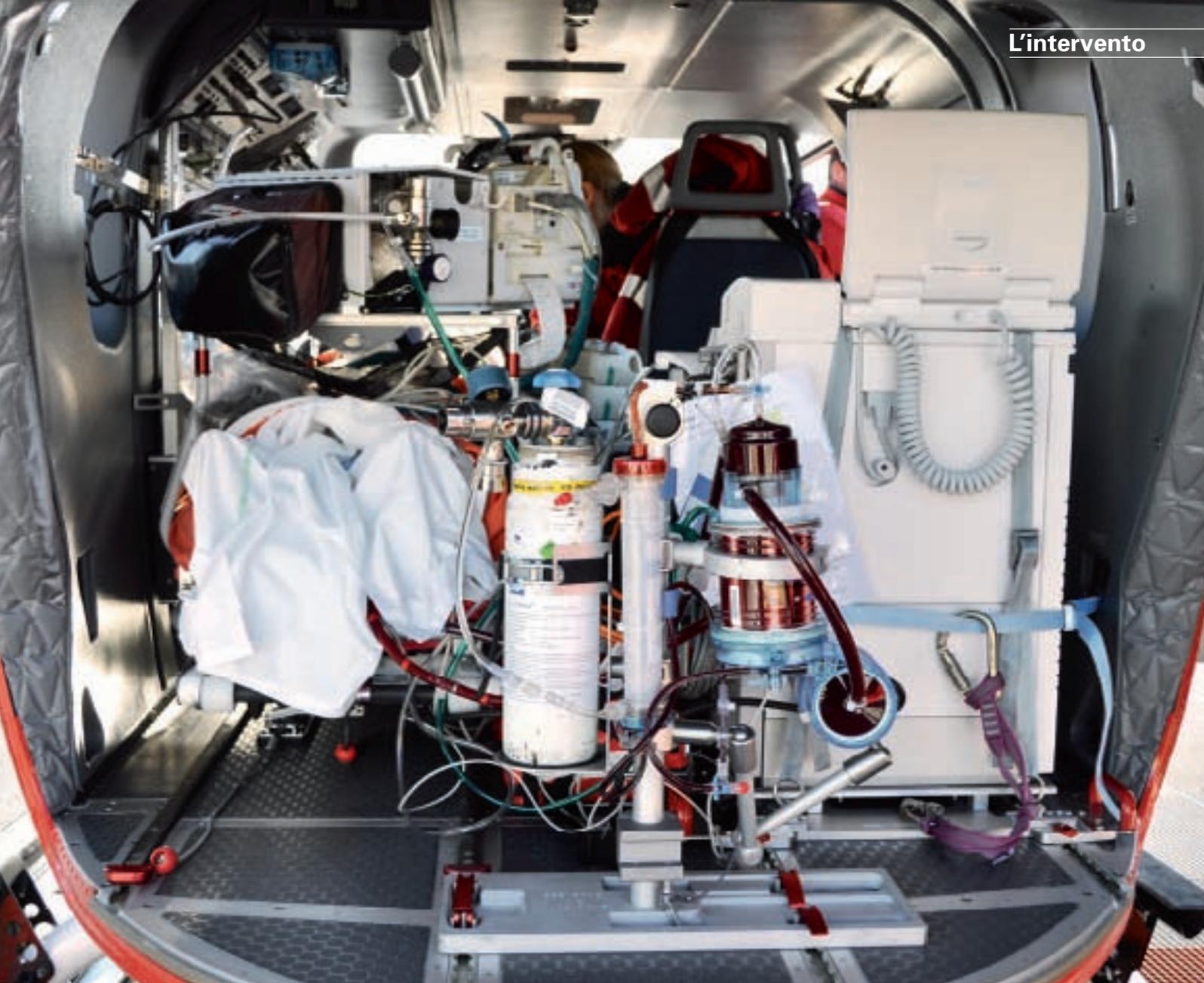
Ancora a casa, la signora K. deve essere rianimata più volte. I medici dell'ospedale constatano un infarto che mette in pericolo la sua vita. La operano: sistemano due stent, delle reticelle finissime che tengono aperte le coronarie, e un palloncino a sostegno dell'attività cardiaca. Per garantire l'irrorazione di sangue e l'afflusso d'ossigeno, la allacciano alla macchina cuore-polmoni. Tutti si preparano al peggio, la famiglia inizia a congedarsi dalla loro cara. Un trapianto di cuore potrebbe salvare la paziente, ma questo richiederebbe il trasferimento al centro dei trapianti. Le sue condizioni instabili non lo consentono.

«Life-Box» nell'eliambulanza

C'è però un lumino di speranza. Il piccolo e mobile apparecchio cuore-polmoni «Life-Box» permette di prendere in considerazione un trasporto aereo con l'eliambulanza Rega. Contrariamente alle macchine negli ospedali, voluminose e pesanti 150 chili, questa pesa soltanto 16 chili. Un trasporto è pensabile unicamente con il «Life-Box». Quattro giorni dopo il grave infarto cardiaco le condizioni della paziente permettono infine il trasferimento. La Rega trasporta la signora K. dal Centro cardio-neurologico di Kreuzlingen a Berna, all'Inselspital. È la prima volta che il piccolo apparecchio cuore-polmoni entra in funzione nell'elicottero Rega. Un palloncino intraortale IABP sostiene inoltre l'attività cardiaca della paziente. In cabina, oltre all'equipe medica Rega si trova anche un cardiotecnico che sorveglia l'attrezzatura d'alta tecnologia.

Risveglio dal coma

Dopo sette giorni la signora K. si risveglia dal coma. Sente le voci di sua madre e della sorella da lontano, come ovattate. Però non riesce a capire cosa dicono. Il giorno dopo, una domenica, riconosce per la prima volta il marito e sua figlia. Ancora non si rende conto che cosa le è successo. Il primo tentativo di parlare fallisce: orrore puro! Alla signora K. balena che forse non potrà mai più parlare. Il giorno dopo, la visita il marito: è il suo



Piccolo e maneggevole:
il «Life-Box» nella parte anteriore
della cabina d'elicottero.

50^{mo} compleanno e non sa se lei si potrà ricordare.
Le prime parole udibili sono «tanti auguri».
Che gioia! Si ricorda dell'anniversario e sa parlare!

Miracolo del cuore – cuore miracoloso

Come sempre, i medici prima di poter essere sicuri che il cuore continui a battere da solo, riducono gradualmente le funzioni dell'apparecchio cuore-polmoni. Nel caso della signora K. la speranza è timida. Contro ogni aspettativa però, i medici constatano che il cuore riprende lentamente l'attività autonoma. Sorpresa e gioia si alternano a paura e incertezza. La paziente deve rimanere in ospedale quasi un mese, seguito da un periodo di cinque settimane di riabilitazione. Dapprima, respirare e camminare costa molta fatica. Ma la guarigione procede più rapidamente del previsto. Dopo la lunga assenza, la signora K. torna felicemente a casa, di nuovo a piena disposizione della famiglia. Molto è come prima, eppure tutto è diverso, perché la nuova vita è un dono. «Non voglio andarmene», erano state le sue ultime parole. E sono state ascoltate.

«Life-Box» nell'aeroambulanza

Mesi più tardi, l'apparecchio mobile cuore-polmoni «Life-Box» è stato usato per la prima volta anche nell'aeroambulanza Rega, a quota 12 000 metri. Grazie all'apparecchio Hightech mobile, nell'ottobre 2009 è stata salvata la vita di una donna 35^{enne}, gravemente ammalata in Croazia. Il piccolo ospedale locale era sprovvisto degli apparecchi necessari. Grazie al «Life-Box» mobile, sviluppato dai cardiotecnici del Centro cardio-neurologico Bodensee, insieme con il principale produttore di macchine cuore-polmoni, il rimpatrio si è svolto senza problemi. La paziente è stata presa a carico dalla clinica universitaria in condizioni stabili.

Ariane Güngerich

Centro amministrativo delle operazioni con elicottero

Dal diesel al kerosene

Il capo pilota della Rega è responsabile della sicurezza aerea, ad esempio veglia affinché ci siano tutte le autorizzazioni prescritte dalla legge. Gli equipaggi alle elibasi Rega applicano le normative ed eseguono gli interventi. In mezzo si trovano Beatrice Hinder e la collega Silvana Rizzi: smistano informazioni e aggiornamenti e i loro preziosi servizi consentono lo svolgimento senza intoppi del salvataggio aereo.

Attraverso il lucernario vede il cielo mattutino e il vuoto. Beatrice Hinder inspira ed espira a fondo, eseguendo alcuni esercizi yoga. L'allenamento quotidiano mantiene agile e le consente di affrontare la giornata con calma. Poco prima delle otto, l'impiegata di commercio sale in macchina e si dirige all'aeroporto di Zurigo-Kloten. La radio diffonde musica, da A come Abba fino a Z come Zucchero. Beatrice lavora alla Rega da 20 anni. È l'assistente del capo pilota d'elicotteri Heinz Leibundgut e, insieme con Silvana Rizzi, gestisce il segretariato.

Il pilota sul tetto d'ospedale

Negli anni '80, Beatrice lavorava in una casa di spedizione. È affascinata dagli autocarri che attraversano l'Europa su ruote gigantesche. Lei stessa potrebbe mettersi al volante d'un camion, infatti possiede la patente C per automezzi pesanti. Il suo grande amore allora apparteneva però ad una due cavalli, cui rimase fedele per 29 anni. Fino al suo soggiorno a Parigi, nel 1989, adorava l'odore del diesel. Poi, un annuncio di lavoro della Rega ha cambiato la sua passione.

Sei mesi più tardi. Un soleggiato giorno di primavera. Beatrice Hinder visita la base Rega a Zurigo, allora situata ancora sul tetto della clinica pediatrica. Un pilota le mostra l'elicottero, spiegando nel dettaglio il Bölkow BO 105. Beatrice Hinder è affascinata. Quelle ore sul tetto d'ospedale sono forse all'origine della sua lunga collaborazione? «Sì, quel pomeriggio è, e rimane, un'esperienza pregnante, indimenticabile» sorride. «Gli elicotteri sono affascinanti. Il mio lavoro non è mai noioso, né ripetitivo». Occhi brillanti.

Non solo rotori e motori

L'assistente Hinder fa da collegamento tra il capo pilota e gli equipaggi alle elibasi. Le sue

prestazioni sono la premessa per ogni intervento. Fra altro organizza riunioni e conferenze. Ad esempio seminari di due giorni dove piloti, medici e paramedici di tutte le basi Rega, ma anche i capo interventi discutono animatamente le questioni del soccorso aereo. È suo il compito tenere aggiornati anche dati e il manuale FOM (Flight Operations Manual). Ognuna delle oltre 400 pagine necessita l'approvazione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC). Ed è sempre lei che richiede le autorizzazioni necessarie.

«Ogni anno è una sfida coordinare i voli test dei nostri 40 piloti d'elicottero. Entro quattro settimane, ognuno deve fare gli esami. Devono superare un test pratico e uno teorico, altrimenti non possono più volare. Ci vuole un campo d'aviazione, un elicottero e un perito, accettato dall'UFAC». Durante gli addestramenti, naturalmente l'attività di salvataggio alle 13 basi è garantita. Il suo diploma federale di organizzatrice le permette di attingere ogni giorno alle sue nozioni.

Giro della Svizzera con la sola forza muscolare

Lasciato alle spalle gli impegnativi compiti della Rega, ascolta musica per la quale nutre una passione. Il tempo libero lo dedica agli amici e ai libri, e due volte la settimana allena forza e resistenza. Nelle vacanze insieme con il suo partner viaggia in Europa, e per una settimana girano la Svizzera e i paesi vicini in bicicletta. Senza diesel né kerosene, solo con la forza dei muscoli.

La vita privata di Beatrice Hinder è variegata, i talenti molteplici le servono per la professione. Grazie alla stretta collaborazione con il capo pilota Heinz Leibundgut, lei e la collega Silvana Rizzi sono molto vicine all'aviazione con l'elicottero, tanto da trovarsi nel bel mezzo.

Maria Betschart



Punto di riferimento: Beatrice Hinder lavora dietro le quinte per i piloti d'elicottero Rega.

Allarme estero +41 333 333 333

In caso di problemi all'estero la centrale operativa della Rega è raggiungibile 24ore su 24 con il numero telefonico +41 333 333 333, il numero fax +41 58 654 39 90 o via e-mail ops@rega.ch.

Se subito un incidente o vi colpisce una malattia acuta all'estero, per prima cosa allarmare i soccorsi, il medico o l'ospedale locale.

L'eventuale allarme della Rega può aver senso in un secondo tempo.

La Rega aiuta

- a spiegare una diagnosi
- trovare farmaci sostitutivi ottenibili al luogo di soggiorno
- organizzare ricovero e trasporto nella clinica idonea più vicina (all'estero)
- nell'eventualità di trasferire il paziente in un ospedale svizzero

Prepararsi a rispondere ai seguenti punti:

- persona di contatto: nome, recapito, numero telefonico
- paziente: nome, data di nascita, indirizzo di casa
- luogo di soggiorno paziente, indirizzo, ospedale, reparto, numero telefonico
- medico curante all'estero, nome, lingua, numero telefonico diretto
- stato del paziente: privo di coscienza, ventilato, diagnosi
- causa: dinamica dell'incidente con indicazione ora e luogo
- documenti personali: passaporto, carta d'identità visto d'uscita
- medico di famiglia: nome, indirizzo, numero telefonico (importante se malattia preesistente)
- congiunti: persone da avvisare, nome e luogo
- assicurazione

Chiarimenti medici

Il medico della Rega contatta i medici curanti al luogo di soggiorno del paziente. Parla con il paziente o prende contatto con i congiunti. Una volta raccolti tutti i dati necessari (ev. anche del medico di famiglia), il servizio d'assistenza medica decide se, quando e come organizzare un trasporto sensato.

I criteri decisionali:

- cure possibili e apparecchiature sul posto
- ev. complicazioni dopo l'operazione o malattia
- durata prevista per la degenza e/o cura
- riabilitazione sì o no
- rischi del trasporto per il paziente
- condizioni igieniche sul posto
- momento opportuno per il trasferimento
- motivi sociali: famiglie vengono separate e non riescono a gestirsi se bambini dipendenti, persone anziane o handicappati rimarrebbero soli
- costi e carico ambientale sono proporzionali/sproporzionati
- sicurezza del personale volante

Svolgimento schematico

Emergenza all'estero

Modi d'intervento

Consulenza telefonica (1365)¹



¹ Numero emergenze 2009

² Numero pazienti 2009



Telemedicina

Il servizio di consulenza media Rega consiglia malati, feriti, i congiunti o amici all'estero e raccomanda ospedali, medici o certe misure da prendere.

Charter

Pazienti che non devono rientrare in Svizzera possono farsi trasferire in una clinica di alto standard medico all'estero, con un'aereoambulanza noleggiata.

Autoambulanza

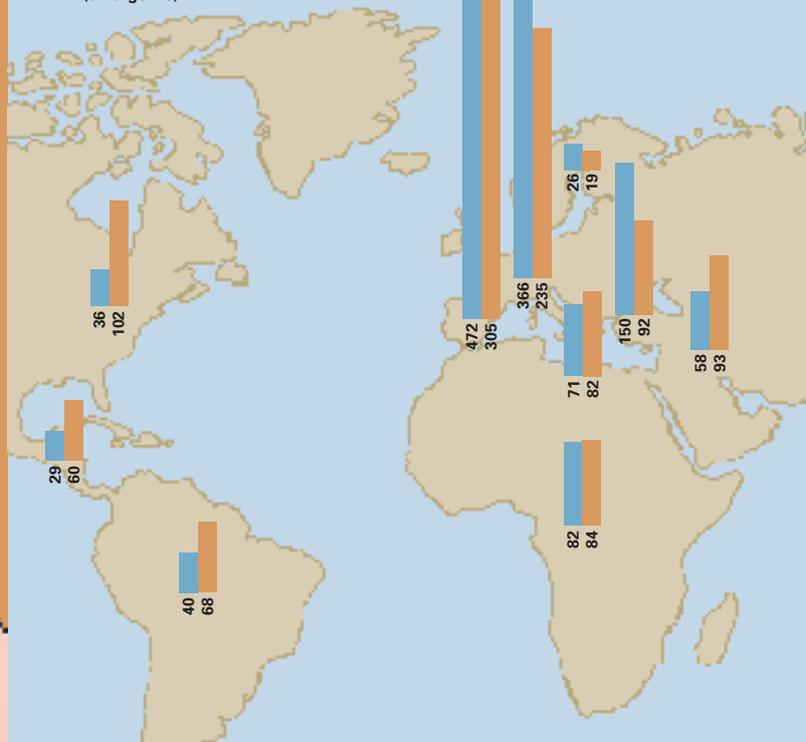
Può essere ragionevole rimpatriare il paziente nei paesi vicini con un'autoambulanza.

Aereo di linea

Se lo stato di salute del paziente lo consente, lo si trasferisce con un aereo di linea, accompagnato da un/una infermiere/a specializzato/a, ev. anche da un medico della Rega.

Missioni 2009 secondo le regioni del mondo

- Jet Rega, aereo di linea, charter, autoambulanza (pazienti)
- Consulenza telefonica (emergenze)



ro – l'assistenza della Rega

 Autoambulanza (278)²

 Charter (13)²

 Aereo di linea (407)²

 Jet Rega (733)²

Jet Rega

Il paziente gravemente ammalato o ferito viene riportato in patria a bordo di un'aeroambulanza Rega, specie se deve essere ventilato e/o ha bisogno di cure intensive. I voli di rimpatrio dall'estero si possono pianificare e, se le circostanze lo consentono, si possono imbarcare due o tre pazienti.

Il rientro in patria di pazienti dall'estero è preceduto da molti chiarimenti. In casi gravi, la Guardia aerea svizzera di soccorso usa i jet medicalizzati per far tornare i pazienti in Svizzera. Cosa succede dopo un allarme? Cosa serve per pianificare il ritorno? Con questo schema, la centrale operativa risponde a queste e altre domande.

Rimpatrio con il jet Rega

Pianificazione

La pianificazione delle missioni all'estero è molto complessa e richiede tempo. I capi intervento procurano le autorizzazioni di sorvolo e atterraggio sull'aeroporto di destinazione, trovano le persone di contatto, le possibilità di pernottamento e i visti per l'equipaggio. Comunicano a pazienti, congiunti e medici curanti, o una rappresentanza diplomatica il momento e i dettagli della missione. Infine mobilitano piloti, medici e personale infermieristico. Durante il briefing, il competente capo interventi consegna alla crew tutti i documenti necessari e l'aggiorna sullo stato di salute del paziente e le condizioni di volo (vedi p. 4-7).

Volo d'andata

La centrale operativa è partner di riferimento per l'equipaggio di bordo per un qualsiasi eventuale imprevisto.

Visita ai pazienti

All'arrivo, medico e infermiere/a visitano il paziente nell'ospedale. Si tratta di verificare il suo stato di salute e di preparare il trasferimento dall'ospedale all'aeroporto. Se si tratta di voli prolungati, l'equipaggio deve rispettare le ore di riposo e pernottare al luogo di destinazione.

Trasporto dall'ospedale all'aeroporto

Già all'ospedale il medico Rega allaccia il paziente a monitor e apparecchi sanitari mobili e, all'occorrenza gli dà ossigeno. Lontano dalle destinazioni turistiche un tale trasporto del paziente all'aeroporto può rappresentare una vera e avventurosa sfida per il personale Rega.

Volo di ritorno

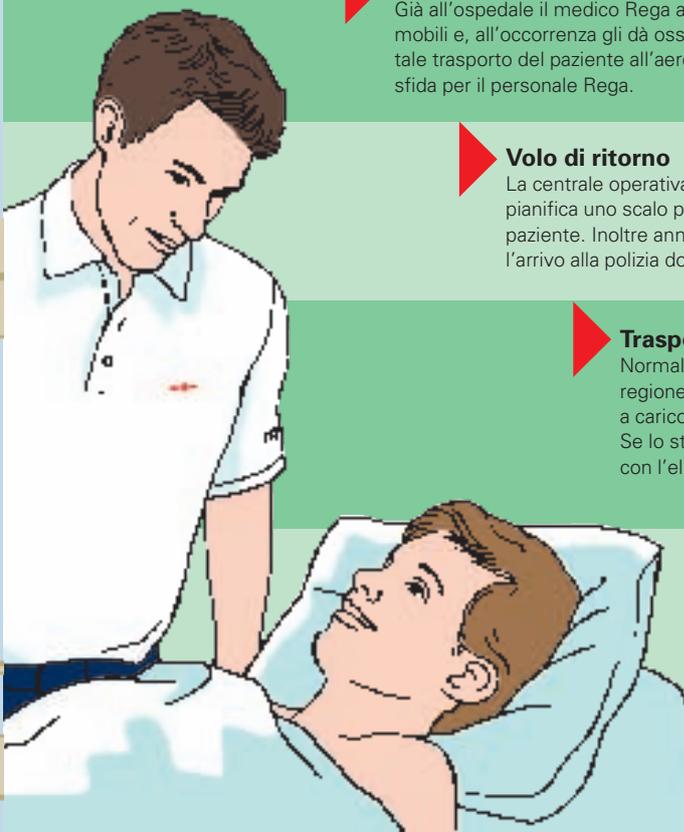
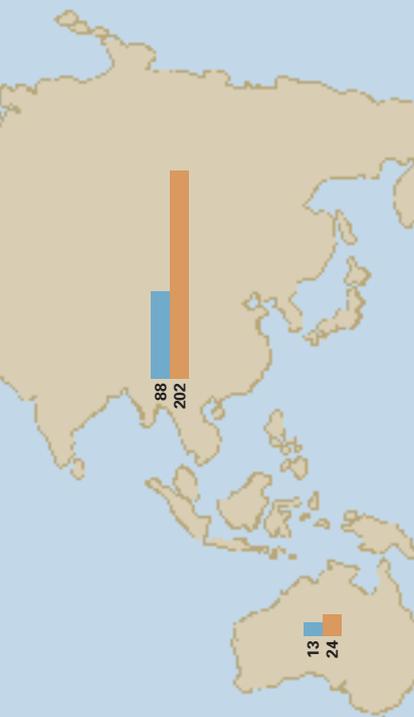
La centrale operativa sorveglia il volo di ritorno e, se necessario pianifica uno scalo per il rifornimento carburante o l'imbarco di un altro paziente. Inoltre annuncia il previsto ricovero all'ospedale e segnala l'arrivo alla polizia doganale in Svizzera.

Trasporto all'ospedale di destinazione

Normalmente, il jet Rega atterra all'aeroporto della regione di domicilio del paziente, dove avviene la presa a carico da parte del personale dell'autoambulanza. Se lo stato di salute è critico, la Rega ricovera il paziente con l'eliambulanza nell'ospedale di destinazione.

Ristabilimento aeroambulanza

Terminata la missione ci sono da stendere verbali e rapporti. La cabina va pulita a fondo, i farmaci e il materiale d'uso ricorrente sono da sostituire. Il personale tecnico vuota la toilette, riempie le bombole d'ossigeno e controlla i sistemi tecnici. Infine sbriga i lavori di revisione necessari.



I più piccoli e l'acqua

«Acqua, amica mia» è pensata per scuole dell'infanzia. Degli animatori visitano gli asili e, giocando trasmettono ai piccoli i 10 messaggi dell'acqua di Pico. L'animazione avviene in parte all'interno, in parte negli spazi di gioco esterni. Alla fine, tutti i bambini ricevono un Attestato Pico. Gli animatori sono salvatori brevettati, formati per l'animazione di bambini in età prescolare. L'iniziativa è finanziata da donatrici e donatori della SSS, quindi gratuita. Contatto: www.acqua-amica-mia.ch



L'AW Da Vinci: pronto al decollo per la missione notturna.

Un caso per i soccorritori specialisti d'elicottero

Tempo d'estate, tempo di canyoning in Ticino, meta ambita dei torrentisti, soprattutto confederati e stranieri, attirati dalle discese d'acque limpide in mezzo alla natura selvatica. Una visione romantica che cela tuttavia anche delle insidie.

Una notte nel maggio 2009, un gruppo di nove torrentisti bloccati in cima alla Val di Giomaglio ha lanciato l'allarme alla Rega. Uno di loro era bloccato nelle acque del disgelo che aveva gonfiato il torrente. Un caso per i soccorritori alpini.

Juanito Ambrosini, SSE e capo colonna dell'SAS Locarno, salta sull'elicottero insieme con l'equipaggio Rega. Giunti sopra il luogo dopo le 21.30, l'arganista cala l'alpinista e il medico tra le fronde oscure. Il torrentista, scivolato velocemente a valle era impigliato nella forte corrente gelida. I compagni in cima non hanno potuto raggiungerlo, né osano più muoversi.

Giunti sopra il luogo: medico e alpinista alla fune dell'argano che li calerà sul posto.

«Erano come paralizzati, sorpresi dalle acque del disgelo dopo la giornata soleggiata. Un fenomeno tipico dell'inizio estate in quota, da non sottovalutare,» ammonisce Ambrosini. Il torrentista in ipotermia è da ricoverare al volo. In seguito, con diversi movimenti di volo vengono recuperati i rimanenti otto membri del gruppo e l'intera operazione termina dopo ben quattro ore, verso le due di mattina.

Verso la fine dell'estate, la Rega è impegnata in un'altra operazione simile. Nella Val d'Iragna, anch'essa meta di torrentisti, un trio è sceso in toboga quando uno rimane incastrato col piede sotto una roccia sporgente, ferendosi seriamente. Calato sul posto insieme con il medico di bordo, l'alpinista prepara lo spazio su di una roccia, dove il medico riduce la frattura di un arto e stabilizza il paziente. Mentre l'eliambulanza Rega ricovera il paziente, l'alpinista resta accanto alla torrentista del gruppo, troppo sconvolta per scendere e quindi l'operazione termina con il recupero aereo dei due.

I soccorritori alpini specialisti d'elicottero SSE/RSH in Ticino sono otto, spiega Juanito Ambrosini. «Riceviamo la formazione sanitaria dalla Rega e quella tecnica dal gruppo speciale del Soccorso alpino, dove ci concentriamo sugli ostacoli aerei come fili e piante d'alto fusto, le insidie della roccia e di fiumi e torrenti». Ogni estate, la Rega interviene più volte in qualcuna delle gole frequentate dagli appassionati del canyoning.

Gabriella Broggi



Per un'estate spensierata

Finalmente estate, sì ma per godersela senza spiacevoli sorprese, rammentiamo i pericoli dei nostri fiumi... «tanto belli quanto pericolosi», (vedi articolo a p. 26). Qui di fianco, un capo colonna del Soccorso alpino svizzero Sas racconta le insidie del canyoning.



Una storia lunga 150 anni

Quest'anno, l'odierno Ospedale regionale di Mendrisio, inaugurato nel 1860 festeggia i 150 anni. Lo deve al conte milanese Alfonso Turconi (1738-1805), che lasciò tutte le sue proprietà in Ticino «per la realizzazione di un'ospedale per la cura degli ammalati che appartengono a famiglie povere e bisognose». Il progetto del 1853 fu preventivato con la somma di 174.000 franchi. Oggi, i posti letto dell'edificio nuovo sono 140, i pazienti dimessi ogni anno 6000. L'ospedale occupa complessivamente più di 500 persone.

Domanda alla Rega



«Molti scalatori, escursionisti e sci-escursionisti oggi vanno in montagna con un GPS. In caso d'emergenza, può essere utile? Le coordinate GPS servono per l'allarme e il soccorso Rega?»

Marielle Fraefel, scienziata della terra/geoinformatica, Zurigo

Cara signora Fraefel



Le coordinate precise, sia indicate dal GPS o sulla cartina geografica, per noi sono un grande aiuto. Dopo l'allarme, la centrale operativa trasmette le coordinate all'elicottero e questo, con i suoi navigatori potrà atterrare esattamente al punto indicato. Si evitano così costosi e impegnativi voli di ricerca. Chi in caso d'emergenza è in grado di darci le coordinate GPS ci aiuta molto.

Ci sono però anche alcuni trucchi: dopo l'accensione, il GPS ci mette di norma alcuni minuti prima di indicare una posizione precisa. Conviene fare qualche esercizio «a secco». Qual è il tasto, quale il menu che indica le coordinate? L'esperienza insegna che molti utenti del GPS non sanno dove trovare le coordinate.

Quando si è sotto stress, e questo capita spesso quando si allarma la Rega, è facile sbagliare un numero o la virgola. Cercate di mantenere la calma e leggete le coordinate in modo preciso, menzionando le virgole o i vuoti fra le cifre. La cosa migliore è scegliere il sistema delle coordinate svizzere (inglese: Swiss Grid). Così fornisce cifre semplici e indicazioni inconfondibili. Inoltre, possiamo usare i valori direttamente, senza ricalcolarli.

Un ultimo consiglio: non limitatevi mai al solo GPS, nel momento cruciale potrebbe aver le batterie vuote, oppure essersi danneggiato nell'infortunio. L'ideale sarebbe conoscere la zona dove vi trovate anche senza GPS, così da poterla descrivere, magari nominando qualche luogo, trovato su una cartina. È consigliabile portare sempre una carta geografica della regione. In nessun caso, il possesso di uno GPS deve indurre a correre rischi maggiori, ad esempio fare la gita malgrado una cattiva visibilità.

Vi auguro tante bellissime escursioni senza infortunio!

Brigitte Kandelbinder
Capo interventi Rega

6 consigli per l'uso corretto dei GPS

- > Pile/accu basteranno per la durata della gita?
- > So dove/come trovare le coordinate?
- > È attivato il sistema delle coordinate svizzere (Swiss Grid)?
- > Sotto stress: leggere attentamente le indicazioni!
- > Non correre rischi, nemmeno portando appresso il GPS!
- > Malgrado il GPS, portare sempre anche una carta geografica (scala 1:50 000 o 1:25 000).



REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

L'aeroambulanza Rega ha raggiunto quota 7000 metri sul mare e vola verso le Alpi. Le piccole nuvole non preoccupano la co-pilota e il comandante di bordo, il cockpit dispone di strumenti moderni e l'aereo è fidato. Un po' meno il nostro disegnatore Joggi che, copiando il disegno ha commesso dieci errori. Li trovi?



© Illustrazione: Joggi / Peter Jost

Concorso

Nel 2009, la Rega per la prima volta ha potuto fare voli con a bordo un apparecchio speciale. Quando il cuore e i polmoni di una persona sono molto malati, un simile apparecchio può salvarle la vita. La novità è che l'apparecchio è di dimensioni ridotte e pesa poco, tanto da poterlo usare anche nell'elicottero e nel jet Rega.

Scrivi la risposta su una cartolina postale e spedisila entro il 16 luglio 2010 a:

Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali

Fra le soluzioni esatte, la Rega sorteggia dieci barometri «Irox» del valore di 69 franchi.

Buona fortuna!



Quest'apparecchio si chiama

A) «Black-Box»

oppure

B) «Life-Box»

Soluzione del n° 73: l'elicottero con l'immatricolazione HB-ZRD appartiene all'elibase di Zurigo a Dübendorf.

Hanno vinto una borsa sport della Rega: Pierre Chenux, Avry; Dario De Coppi, Winterthur; Romilda Langiu, Bodio; Gabi Moll, Tegerfelden; Giacomo Palà, Olivone; Juri Stöckli, Höfen; Bruno Theiler, Wilchingen; Thibaud Vincent, Marly; Ann Williams, Fribourg; Jessica Wüthrich, Saland

Congratulazioni!



Così in alto:
per la prima volta Tim, ben assicurato
osa affrontare la roccia.

Un angelo custode per Tim

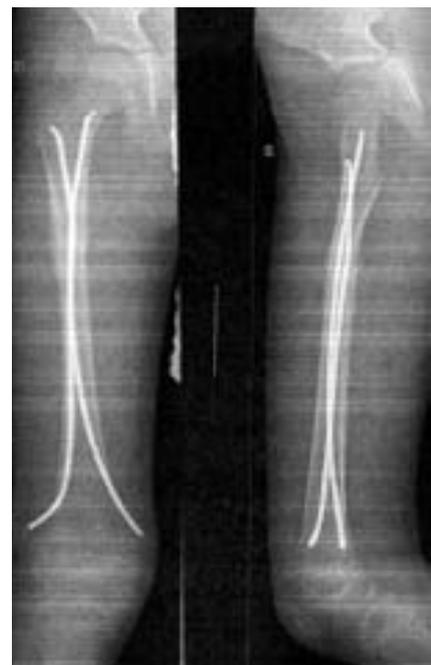
Nell'autunno 2009, il piccolo Tim ha avuto fortuna nella sfortuna. Scalando la roccia, precipita al suolo da un'altezza di quasi tre metri, ferendosi. Deve aver vegliato su di lui un angelo custode. Ha rischiato di rimanere paraplegico.

E pensare che tutto era cominciato così bene, quel sabato 12 settembre 2009. A un'altezza di 1600 metri s/m nella Diemtigtal (BE), Tim (6) stava per fare la sua prima scalata. Insieme con due suoi amici, genitori e la sorellina minore Anna (4), andava nella palestra di rocce chiamata «Märlistein». La palestra è pensata specialmente per bambini. Tim impara in fretta a destreggiarsi con corda e moschettoni. Sempre assicurati e sorvegliati dai genitori, lui, i due amici e la sorellina Anna alternandosi scalano la parete alta 15 metri, e tutto va bene.

Ma proprio mentre Tim intende riposarsi dagli sforzi, capita l'infortunio. Mentre la piccola Anna, appesa alla corda tenta di salire, Tim comincia ad annoiarsi, e senza la corda si mette a salire, aggrappandosi uno dopo l'altro ai ganci infissi nella roccia. D'un tratto scivola e da un'altezza di tre metri circa cade lungo la ripida roccia, proprio ai piedi di suo padre. «Sollevando il ragazzino piangente mi resi conto che doveva aver fratturato il femore. Sapendo che è una frattura molto dolorosa che richiede un intervento chirurgico, chiamai subito la Rega», ricorda

Samuel Jordi, il padre di Tim, di mestiere medico generale. Avrebbe potuto finire molto male. Se non avesse avuto uno o più angeli custodi, oggi il piccolo potrebbe essere paraplegico. Così se l'è cavato con «solo» una frattura del femore.

Grazie alla pronta reazione e le coordinate precise, l'equipaggio della base Rega di Zweisimmen arriva pochi minuti dopo l'allarme e atterra direttamente sul posto della disgrazia. Mentre si prendono cura del piccolo paziente cala una fitta nebbia. Decollare diventa impossibile. Gli amici dei genitori di Tim vanno a prendere la macchina, pronti a portare il bambino ferito insieme con il medico all'ospedale. Con una breve anestesia, il medico della Rega toglie a Tim il dolore. Mentre sistemano il bambino sul materasso atraumatico, la nebbia si squarcia e il pilota decide di decollare subito. Mentre sorvolano la Simmental diretti all'ospedale pediatrico di Berna, Tim si sveglia e realizza d'essere nell'elicottero. La cosa lo eccita assai. Per il momento non sente dolore. A bordo c'è anche suo papà. La piccola Anna e la mamma Nelly sono rimaste



Fili di metallo:
nella radiografia si vedono
i fili nella gamba di Tim.



In buone mani:
Tim è assistito dalla mamma Nelly
e dall'equipaggio della Rega.



Volo tranquillo:
il medico anestetizza Tim,
togliendoli il dolore.

Solo per finta:
per la foto Tim osa arrampicarsi,
ben assicurato da tutta la famiglia.

al Märlistein. Raggiungeranno il paziente l'indomani in ospedale. Dopo una serie di radiografie e chiarimenti, operano Tim ancora nella notte. L'intervento è durato 45 minuti, un caso di routine per i medici dell'ospedale pediatrico. A sinistra e a destra del ginocchio hanno aperto dei piccoli canali e infilato dei fili di un diametro di tre millimetri per fissare la frattura.

Il periodo dopo l'operazione non è facile per il bambino normalmente sempre in movimento. Deve passare sei settimane sulla sedia a rotelle. Agli inizi, la mamma lo accompagna ogni giorno all'asilo, per fortuna poco distante da casa. Più tardi con un permesso speciale della maestra d'asilo, può andarci con un trattore giocattolo a pedali. Il movimento aiuta Tim a riabituarsi a camminare di nuovo. Oggi, Tim cammina e corre, facendo tutto quello che i bambini della sua età usano fare. Per il momento però, non vuol sentir parlare di scalate.

Christian Trottmann





Attenti al bestiame!

L'allevamento rispettoso della specie di vacche madri, tori, cani pastori a protezione delle mandrie da lupi e orsi animano i pascoli alpini svizzeri più d'un tempo. Conflitti fra gitanti e animali sono rari, eppure gitanti ignari e dal comportamento sbagliato possono mettersi in pericolo. Lo specialista spiega come evitare infortuni sui pascoli alpini.

Le Alpi sono fra gli spazi del tempo libero più preziosi del nostro paese e gli escursionisti li frequentano volentieri. I pascoli alpini da secoli sono popolati anche da bestiame grande e piccolo, allevato in modo rispettoso delle specie e dell'ecologia. I conflitti tra bestiame e gitanti sono rari, eppure esistono e negli ultimi tempi sono in aumento. Sono cambiati i modi di allevare bestiame, le regole di protezione degli animali sono più severe. Il numero di vacche madri, vitellini e tori in libero pascolo, e quindi anche sui sentieri, è in aumento.

Specie durante il periodo delle vacche madri con vitellini, la mandria sta più unita, l'istinto di protezione aumenta ed è giusto che sia così. Le vacche vedono nell'uomo e nel suo cane una minaccia. Il bestiame maschile per altro non è più pericoloso della vacca madre. Gli animali dal comportamento aggressivo non sono ammessi all'alpeggio estivo. Sui pascoli, il cane, amico dell'uomo va tenuto al guinzaglio perché se è libero può seminare paura e panico fra il bestiame. Nel caso peggiore provoca aggressioni o fughe di massa caotiche.

Il ritorno di lupo e orso richiede una protezione elevata da parte dei cani pastori delle mandrie di capre e pecore. Proteggono il piccolo bestiame marcando presenza abbaiando e marcando il territorio. Si comportano però normalmente con altri

cani. Spesso sono gli escursionisti a non sapere come comportarsi alla presenza di cani pastori.

Le regole e i consigli qui sotto aiutano a prevenire problemi fra uomo e animale e a evitare infortuni:

Norme comportamentali per escursionisti:

- rispettare segnalazioni di alpigiani e pastori
- entrando nei pascoli, osservare le segnalazioni
- non abbandonare i sentieri dei pascoli
- osservare l'atteggiamento minaccioso del bestiame: testa bassa, scalpitare o muggiti forti
- passare con calma mantenendo le distanze (20-50 metri)
- non toccare mai i vitellini
- tenere al guinzaglio i cani
- non spaventare gli animali, non fissarli negli occhi
- mantenere la calma se si avvicinano, non voltare le spalle e abbandonare il pascolo adagio
- non mostrare il bastone agitandolo

Se gli animali reagiscono in modo imprevedibile:

- mantenere la calma
- se un animale attacca, mollare il cane
- in caso estremo mollare una stoccata sul naso della bestia
- segnalare all'alpigiano eventuali osservazioni
- se occorre, prestare i primi soccorsi e se del caso allarmare la Rega (tel. 1414)
- segnalare accadimenti o infortuni all'ufficio di consulenza (SPIA)

*Heinz Feldmann,
specialista di sicurezza Servizio prevenzione
infortuni nell'agricoltura (SPIA)*



Collegamenti utili:

Servizio di prevenzione infortuni nell'agricoltura (SPIA)
www.spia.ch

Associazione vacca madre svizzera
www.mutterkuh.ch

Informazioni attorno al tema «protezione delle mandrie»
www.herdenschutzschweiz.ch

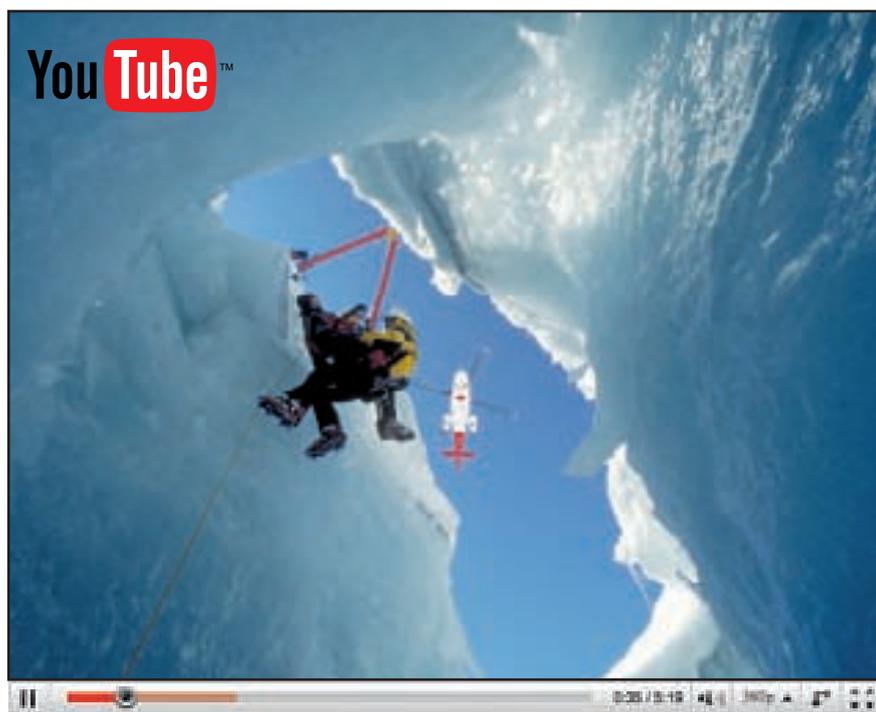
Sentieri svizzeri
www.swisshiking.ch

Unione Svizzera dei Contadini (SBV)
www.landwirtschaft.ch

I giovani spiccano il volo con la Rega

Quasi due anni fa, la Guardia aerea svizzera di soccorso ha iniziato un grande progetto dedicato ai giovani. Il titolo di lavoro è «I giovani promuovono la Rega», lo scopo è di far conoscere ai giovani in Svizzera la Rega e le sue prestazioni. Fra poche settimane si inizierà col botto.

Il centro dei sostenitori della Rega gestisce oltre due milioni di tessere. La tessera per singoli va per la maggiore fra le persone dai trent'anni in su. I giovani fra i 18 e i 26 anni pieni di vita non pensano ad eventuali emergenze. Questo è il gruppo al quale la Rega nei prossimi mesi e anni vuole rivolgersi. Per raggiungere in modo mirato i giovani, ci vogliono le giuste strategie di marketing e comunicazione. Insieme con ricercatori di mercato e in base ai risultati di sondaggi, la Rega ha sviluppato gli appositi strumenti. Quest'autunno si attiverà un sito Internet dedicato ai giovani. Qui, i futuri giovani sostenitori possono seguire ogni giorno la vita quotidiana dei soccorritori della Rega. Il nuovo sito presenterà molti brevi filmati e altre attualità interessanti. In breve: la Rega tiene il passo dei tempi anche in questo settore, prendendosi cura della cosiddetta «Youtube Generation».



Fra pochi mesi, si partirà con una serie di filmati e una rubrica quotidiana sulla Rega in Internet, sul cellulare e nei media stampati. Dei giovani riferiscono a modo loro e nel loro linguaggio dei salvataggi, intervistano gli equipaggi e dei personaggi noti. Lo scopo è di entusiasmare i giovani in modo coinvolgente per la collaudata filosofia della Rega sul salvataggio aereo. Negli anni giovanili fra i 18 e i 26 anni non si vuole altro che divertirsi...dimenticando magari che gli incidenti capitano. Ed è a questo che serve la tessera per i giovani. Divertirsi è bene, farsi sostenitore è meglio!

Christian Trottmann

La nuova elibase Losanna



Moderna e funzionale:
l'elicottero EC 145 decolla dalla nuova elibase
a Losanna (Blécherette).

Un bel regalo di compleanno: nell'ottobre 2009, per il suo 30^{mo} la crew ha potuto inaugurare il nuovo edificio all'aeroporto di La Blécherette. La costruzione moderna e funzionale si trova a soli 550 metri di distanza da quella vecchia. Il numero crescente d'interventi e il lavoro impegnativo dei soccorritori richiedono condizioni di lavoro ottimali e un'infrastruttura al passo coi tempi. Il regalo di compleanno sotto forma di un nuovo edificio corrisponde appieno a queste esigenze.

Nel 1979, la città di Losanna mise a disposizione della Rega il terreno. L'idea era di sistemare l'equipaggio per una decina d'anni in un edificio provvisorio. Il provvisorio ha resistito per 30 anni. La pianificazione della nuova base ha tenuto conto delle nuove esigenze dei soccorritori e del numero crescente delle missioni. Agli esordi, le missioni annuali furono un centinaio, oggi il loro numero supera il migliaio.

Ariane Güngerich

Insieme per il prossimo: i sub della polizia cantonale con il capo Raffaele Demaldi (3. da sin) e l'equipaggio Rega.



Salvataggio a Ponte Brolla Rega 6: i soccorritori al lavoro

Fiumi ticinesi: belli ma... prudenza!

Negli ultimi 30 anni gli incidenti acquatici nel cantone Ticino sono stati 509, i casi mortali furono 338, ossia 11 decessi all'anno. E ciò spesso a causa della scarsa conoscenza dei luoghi. Nel 2001, il governo cantonale ha istituito la Commissione cantonale «Fiumi ticinesi sicuri», di cui fa parte anche la Rega.

Molti dei fiumi del cantone Ticino sono suggestivi per il loro ambiente naturale e paesaggistico, luogo ideale per lo svago e la pratica di numerosi sport: nuoto, canyoning, canoa, immersioni e via dicendo. Per la loro conformazione, i corsi d'acqua possono tuttavia nascondere insidie anche per le persone più esperte. «Il carattere torrentizio, le acque gelide, i sassi sdruciolevoli, le forti correnti, i mulinelli o sifoni, le cascate, i temporali che provocano repentini innalzamenti delle acque... sono tutti pericoli che richiedono la massima cautela, soprattutto se ci sono bambini, ammoniscono i promotori della campagna nelle tre lingue nazionali più l'inglese, divulgata con cartelli, volantini e in Internet.

«A proposito di bambini, ricordo un intervento di salvataggio per una donna con due bambini piccoli intenta a guardare il fiume Verzasca in un tratto apparentemente innocuo d'acqua bassa. La corrente troppo forte ha messo in pericolo la madre e i bambini a rischio d'essere trascinati via. Sono stati salvati dagli specialisti della polizia lacuale di Locarno, affiancati dall'elicottero Rega», racconta il capo della lacuale, Raffaele Demaldi. L'acqua d'un fiume in superficie liscia è subdola perché cela la corrente forte sotterranea, non frenata da rocce e altri ostacoli, spiega.

Anche col bel tempo il pericolo è in agguato

In un altro caso, una coppia di fratelli in vacanza in Ticino, nel letto del fiume Maggia furono sorpresi dalla piena causata da un temporale a

monte. Fortunatamente, il maggiore dei due si trovava sopra una roccia ed era forte abbastanza per trattenere il minore fino all'arrivo dell'elicottero Rega con un sub a bordo che li ha recuperati, sani e salvi.

Prima dell'introduzione della campagna, il Ticino si è trovato spesso al primo posto sulla lista svizzera degli annegamenti, contando fino a 11 morti per annegamento all'anno. Nel 2009, gli annegamenti in Ticino sono stati 5. «Agli inizi della campagna, in certi tratti lungo la Verzasca dovevamo creare dei veri e propri sbarramenti e aprire nuovi accessi su zone meno pericolose», rammenta Raffaele Demaldi... «ma oggi posso dire che la campagna mirata è molto efficace e deve continuare perché le vittime sono quasi sempre turisti stranieri, sorpresi dalle insidie mentre fanno immersioni, si tuffano o scivolano da quelle rocce dalle forme lisce e sinuose che, se bagnate, possono trasformarsi in trappole mortali». L'estate scorsa, persino un'esperta sommozzatrice ha trovato la morte tuffandosi in una cascata non lontano da Ponte Brolla. «La forte controcorrente sotterranea la trattenne sott'acqua spingendola e bloccandola fra due rocce. Il recupero della salma ha richiesto diversi tentativi e l'aiuto dell'elicottero della Rega» ricorda Raffaele Demaldi che invita tutti gli amanti dei bagni nelle acque ticinesi di consultare il sito internet www.ti.ch/fiumi che offre anche molti utili link.

Gabriella Broggi

La responsabilità degli irresponsabili

Floriano Beffa, presidente del Soccorso alpino ticinese, ha dichiarato in una recente intervista a TeleTicino che occorre cambiare la filosofia degli interventi in montagna. A suo parere, i soccorritori dovranno intervenire in futuro soltanto se le condizioni ambientali saranno tali da non mettere a rischio la loro incolumità. Si tratta di una riflessione totalmente condivisibile. Chi pratica sport alpini – poco conta se si tratti di discese fuori pista, scalate o escursioni – ignorando le minime regole di sicurezza o le segnalazioni di pericolo non può pretendere che altri rischino la vita per prestargli soccorso in caso di incidente. Chi pratica determinate discipline in montagna deve mettere in conto non solo il rischio di subire incidenti o di perdere la vita, ma anche quello di non ottenere un soccorso immediato. Quest'inverno abbiamo assistito nelle principali regioni alpine a innumerevoli tragedie provocate dall'imprudenza. Due, prima in Italia, e poi nel canton Berna, sono costate la vita anche a soccorritori. Una delle vittime era un medico della Rega.

Negli ultimi anni è aumentato il numero di persone che praticano discipline alpine, non soltanto estreme. Già il fatto che ci sia più gente in montagna aumenta il rischio di incidenti. Ma dietro le tragedie c'è spesso una buona dose di imprudenza, determinata forse anche dalla convinzione che tanto, se succede qualcosa, arriveranno i soccorsi. Un altro ragionamento che può indurre all'imprudenza è il seguente: se il mio vicino di casa scia fuori pista o si arrampica su una montagna, perché non posso farlo anch'io? Non sarà poi così difficile. È quindi giusto che i soc-

corritori, di fronte a certe condizioni ambientali, mettano la propria vita di fronte a quella di chi l'ha rischiate per incoscienza. Questo è il primo punto. Il secondo riguarda la responsabilità di chi, per palese imprudenza, provoca la morte di altre persone. Nei weekend di febbraio la montagna ha mietuto altre vittime: 9 morti in due giorni a metà mese solo nelle regioni alpine del nord Italia. Siamo vicini ai livelli dei morti sulle autostrade nei fine settimana di grande traffico. Così, si è pensato di inasprire le sanzioni per chi, con i propri comportamenti, mette a rischio la vita degli altri.

Il Governo italiano, su proposta del Dipartimento della protezione civile, ha recentemente presentato un emendamento al decreto legge sulle emergenze che prevede il carcere per coloro che, provocando una valanga, causano la morte di altri. L'emendamento prevede anche una multa di 5000 euro per chi scia fuori pista o compie escursioni nei giorni in cui i bollettini indicano una forte situazione di pericolo. Reinhold Messner ha giudicato queste proposte frutto di una reazione isterica e ha aggiunto che iniziative del genere uccidono l'alpinismo. È vero che per chi viola le regole della sicurezza e provoca la morte di qualcuno esiste già il codice penale. Ma le sanzioni vanno probabilmente inasprite. Occorre a mio avviso adottare anche in montagna il rigore che si sta tentando di applicare per chi provoca incidenti mortali sulle strade. I singoli casi vanno certamente valutati con attenzione, senza scatenare cacce alle streghe, ma di fronte a certi incidenti, va quantomeno valutata l'ipotesi dell'omicidio doloso e non colposo.



Marco Bazzi

Capo redattore di TeleTicino

C'era una volta



Strada, ospedali con eliporto:
nuovi campi d'impiego nel 1961

Dalle montagne alla pianura





Agli inizi il salvataggio aereo si limitò al compito di recuperare o evacuare persone dalle montagne. Oggi vuol dire portar soccorso medico in ogni angolo del paese. Ce n'era di strada da fare prima di arrivare a tanto. Una strada irta di problemi tecnici, ma anche di ostacoli burocratici.

Settembre 1961:
durante un'esercitazione della Rega
con la polizia e i samaritani, sulla strada cantonale
di Bassersdorf (ZH) atterra il Pilatus-Porter.



Soccorso aereo:
il Pilatus-Porter, allestito per il trasporto di due feriti sdraiati.

La Guardia aerea svizzera di soccorso nacque in montagna. Agli albori del salvataggio aereo, l'elicottero tolse il peso della soma dalla schiena dei muli oppure il peso d'un paziente dalle spalle d'un soccorritore alpino. Si limitò al trasporto più diretto, dalla parete rocciosa all'ospedale.

Presto però, dei medici impegnati della Guardia aerea si fecero forti per un'assistenza medica competente, direttamente sul posto d'un incidente. Accompagnando gli equipaggi d'elicottero come volontari durante i voli di salvataggio in montagna, davano avvio al soccorso aereo medicalizzato.

L'ospedale come partner

Tra le rocce e sui coni delle valanghe i medici iniziarono le prime misure vitali e poi decisero dove sarebbe stato portato il paziente. D'un tratto, gli ospedali diventarono importanti partner del soccorso e salvataggio aereo. Ciò richiese nozioni reciproche delle rispettive possibilità e capacità, ma anche modifiche strutturali da parte dei nosocomi. Ci volevano eliporti illuminati, privi d'ostacoli e vicini al reparto pronto soccorso.

Un pioniere lotta contro l'immobilità del sistema

Non era facile integrare il salvataggio aereo nel pronto soccorso degli ospedali. Lo sa per esperienza il Prof. Dr. Georg Hossli, allora capo clinica dell'anestesia all'ospedale cantonale di Zurigo.

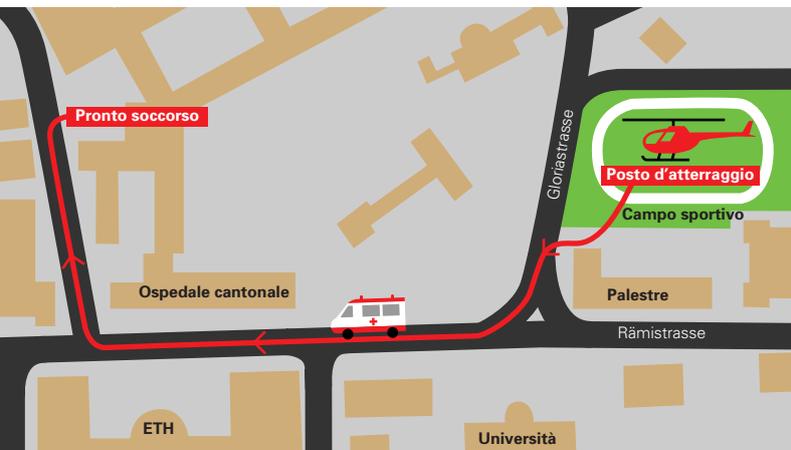
Nel 1955, il consiglio di stato respinse la sua domanda di costruzione d'un eliporto per l'ospedale cantonale. «I pazienti esterni non devono pesare sull'ente ospedaliero zurighese. Attività in questa direzione non sono nell'interesse del cantone», motivava il governo cantonale la sua decisione.

Ma il professore non si fece scoraggiare. Ogni anno, il pioniere e visionario tornò alla carica facendo nuove richieste, simili alla prima. Nel 1958, ottenne un primo piccolo successo: il governo autorizzò l'uso «occasionale» di un campo sportivo nei pressi della Scuola cantonale ove posare l'elicottero di salvataggio. Il fatto che bisognasse richiedere ogni volta in anticipo il permesso del custode delle scuole dimostra la poca considerazione per il nuovo metodo di soccorso. Tanto più che, dopo l'atterraggio un'autoambulanza dovette trasportare il paziente fino al pronto soccorso dell'ospedale, percorrendo un tratto di strada trafficatissimo.

L'insistenza portò tuttavia i suoi frutti anche qui: nel 1970 le Forze armate e la Guardia aerea di soccorso fecero primi atterraggi



Gomito a gomito: i samaritani preparano i feriti al trasporto con il Pilatus Porter...



...e con l'elicottero Agusta-Bell 47J della Guardia aerea svizzera di soccorso.

Eliporto improvvisato: l'elicottero di salvataggio con paziente a bordo dovette atterrare sul campo sportivo a ca. 500 m dall'ospedale.

sperimentali sul tetto dell'aula magna dell'ospedale cantonale di Zurigo, da dove era possibile ricoverare i pazienti direttamente al pronto soccorso.

Un'esercitazione, un periodo sperimentale: l'elicottero opera su strada

A quei tempi, il numero dei feriti gravi su strada salì drasticamente. Trattandosi di feriti bisognosi della medicina d'urgenza, i vantaggi del soccorso aereo erano evidenti.

Come nei salvataggi alpini, anche su strada il lavoro di gruppo era di primaria importanza. Serviva una cooperazione fidata e disinteressata fra tutti i partner: polizia, ambulanze, pompieri, Rega e ospedali.

Con una grande esercitazione in comune, si intendeva dimostrare tutto ciò. Il 30 settembre 1961, la Rega atterrò con un aeroplano e un elicottero presso Bassersdorf su un tratto della strada cantonale chiusa al traffico. Sulla scena un incidente della circolazione simulato. Benché la cooperazione sul posto funzionasse perfettamente, la visione divenne realtà soltanto 14 anni più tardi. Dal 1975, la polizia cantonale di Zurigo dopo una fase sperimentale, decise d'introdurre definitivamente l'abitudine di mobilitare un elicottero in caso d'incidenti stradali gravi. In questo modo, l'ospedale poté contare su una specie d'avamposto sulle strade, a tutto beneficio dei feriti. Man mano seguirono altri cantoni e oggi, la presenza di medici e paramedici della Rega sul posto di gravi incidenti è cosa ovvia.

Walter Stünzi



Centro sostenitori

Diventare grandi con la tessera di sostenitore

Tempo d'estate, tempo di ferie, tempo di farsi sostenitori. Voi e la famiglia siete sostenitori della Rega. Avete in programma diverse attività del tempo libero e allora sorge qualche domanda: chi fa parte della famiglia? E i figli diventati adulti?

I sostenitori sono individui singoli. Ma le attività del tempo libero si svolgono spesso in famiglia. Una grigliata nella natura, una gita in montagna, un giro in bicicletta: tutto ciò può celare dei rischi e richiede una soluzione pratica.

La tessera per famiglie copre i bisogni di famiglie con bambini. Il costo di 70 franchi è vantaggioso e non ci sono particolari pratiche burocratiche. Essa comprende i due genitori e tutti i figli fino al 18^{mo} anno compiuto. Lo stato civile dei genitori e il domicilio non importano, neanche in caso di menage separati. L'intera famiglia è registrata su una sola tessera. Lo stesso vale per famiglie monoparentali. Un genitore, mamma o papà, paga 40 franchi per sé e tutti i figli minori di 18 anni. La tessera per famiglie si è adeguata alle diverse abitudini e stati sociali, senza creare complicazioni. Eppure possono sempre sorgere delle domande:

«Come posso essere sicura/o che la Rega è in possesso di tutti i dati?»

Chi è già sostenitrice/sostenitore può controllare i suoi dati online: www.admin.rega.ch. Per accedere ai dati occorre un codice PIN e il numero di sostenitore (si trovano sulla fattura). Potete inviarci gli aggiornamenti dei dati sotto www.info.rega.ch. Non siete connessi a Internet? Accettiamo i vostri dati volentieri anche per telefono 0844 834 844 oppure via fax 044 654 32 48.



«Abbiamo una tessera per famiglia. Perché mia moglie e i figli non hanno tessere individuali?»

La tessera per famiglia reca il nome del intestatario della fattura e vale per ambedue i genitori e i loro figli minori di 18 anni. Non si forniscono tessere singole per i membri della famiglia. A proposito, in caso d'emergenza non verrà chiesta la tessera per l'identificazione.

«Mi accorgo che mia figlia di 19 anni ha bisogno di una tessera individuale perché avendo superato i 18 anni non è più inclusa nella tessera per famiglie. Cosa devo fare?»

Anche qui è utile l'Internet. L'iscrizione online a www.rega.ch > **sostenitori** > **farsi sostenitori**, per i giovani adulti in genere non pone problemi, ma può essere fatta anche con una chiamata telefonica.

Ci auguriamo di esservi stati utili con questa piccola guida alla tessera per famiglie. Magari ci avete già segnalato eventuali cambiamenti e i figli adulti sono pronti ad affrontare una vita adulta, muniti di una tessera Rega individuale. La grigliata nella natura, la gita in montagna o il giro in bici saranno più spensierati. In questo senso vi auguriamo una splendida estate.

*René Fritschi,
responsabile Centro dei sostenitori*

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