

REGA

Numero 68, giugno 2007

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso

rega 

Missioni senza frontiere
**Dai tropici
al freddo polare**



4 Primo piano

Missioni senza frontiere: dai tropici al freddo polare

La Rega riporta in patria dei pazienti provenienti da tutti i continenti. Non sempre patria vuol dire Svizzera; grazie alla vasta esperienza e i mezzi operativi a disposizione, la Rega è richiesta in tutto il mondo.

9 Intervista

La dott.ssa Susanna Schärli spiega la gestione delle emergenze mediche

«A volte possiamo aiutare anche senza alzarci in volo.»

10 Una base alla volta

Elibase Losanna: attivi su strade, montagne e laghi

Tutto cominciò in una struttura provvisoria: quasi 28 anni fa, la base Rega era una semplice baracca di legno.

13 Partner

Redog, i soccorritori a quattro zampe

14 Verifica annuale

Ogni anno, esami per tutti

Gli equipaggi della Rega sottoposti agli esami teorici e pratici.

16 Poster:

Dentro al reparto volante di cure intensive. Curiosando nel Challenger CL 604.

18 Rega Inside

Sensore sugli elicotteri Rega previene collisioni

«FLOICE» segnala la vicinanza di altri aeromobili e ostacoli aerei fissi.

19 Incontri

21 Enigmistica

22 Retrospettiva

Nuovo fegato – vita nuova

Per gli equipaggi, i trasporti d'organi spesso sono una corsa contro il tempo.

24 In breve

25 Servizio sostenitori

27 L'ospite: Arnaldo Alberti

28 C'era una volta

Il primo elicottero della Guardia aerea svizzera di soccorso fu un regalo

Una colletta senza pari dell'Unione svizzera delle cooperative nel 1957 rese possibile l'acquisto d'un elicottero Bell 47 J.

32 Localizzare le chiamate d'emergenza

Da dove viene il grido d'aiuto?

La localizzazione dei cellulari fornisce indicazioni preziose sulla posizione di chi è in cerca di aiuto.

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 24

In copertina:

Sopra le nubi: il reparto volante di cure intensive della Rega del tipo Challenger CL 604 in missione

Consiglio di fondazione della Rega:

Albert Keller* (presidente),
 Uitikon Waldegg;
 Dr. med. Andrea Berger,
 Merlischachen;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger,
 Trimmis;
 Marcel Gaille, Onex;
 Ulrich Graf, Winterthur;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Paul Maximilian Müller*, Berna;
 PD Dr. iur. Roland Müller, Staad;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Dr. iur. Markus Reinhardt*, Coira;
 Prof. Dr. med. Daniel Scheidegger*,
 Arlesheim;
 Franz Steinegger*, (vice presidente)
 Flüelen;
 Daniel Biedermann, Berna
 (rappresentante della Croce Rossa
 Svizzera)
 (* = membri del comitato).

Direzione:

Ernst Kohler (presidente),
 Dr. med. Carlo Höfliger,
 capo sez. medicina;
 Roland Ziegler, capo sez. finanze

Impressum no. 68/ giugno 2007**Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega)**

Appare due volte l'anno,
 tiratura 1,431 milioni

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

Versione italiana:

Gabriella Broggi, Lugano

Versione francese:

CRS Berna, servizio traduzioni

Foto: Ch. Perret (copertina,

p. 3, 14, 21, 32);

C. Gitchenko (p. 2, 6, 7);

M. Patti (p. 4, 5);

T. Kenner (p. 9, 13, 19);

G. Baumann (p. 2, 14, 15, 18);

W. Stünzi (p. 10);

O. Born (p. 23);

Ti-press / C. Reguzzi (p. 27);

archivio Coop (p. 28, 29, 30, 31)

Produzione:

tutto fatto, Zurigo

Impaginazione:

Alex Demarmels, Thalwil

Editore:

Rega comunicazioni,
 casella postale 1414,
 8058 Zurigo aeroporto
 www.info.rega.ch
 ccp 80-637-5

Litho: Sota AG, Zurigo

Tipografia: Farbendruck Weber
 AG, Biel

Accettazione inserzioni:

Kretz SA, Verlag und Annoncen,
 8706 Feldmeilen

Riproduzioni:

con citazione della fonte



Ernst Kohler

Cara sostenitrice, cortese sostenitore

L'aiuto della Rega è più richiesto che mai e, non solo in zone discoste nelle montagne oppure sulle strade del nostro paese. Chiunque o quasi, conosce gli elicotteri rosso e bianchi della «Rega», mentre sono molto meno noti gli interventi delle tre aeroambulanze Rega con la caratteristica croce rossa su cabina e ali, in volo attorno al mondo.

Le tipiche caratteristiche svizzere, professionalità e qualità, insieme con il mito della «Swissness», fanno sì che il nostro servizio è richiesto spesso anche da committenti esteri. Allora i nostri equipaggi devono dare il meglio di sé: quando si tratta di trasportare pazienti intensivi su lunghi tragitti e con le ore contate, spesso la Rega è una delle poche, se non l'unica organizzazione in grado di aiutare. Un caso tipico è descritto nel nostro contributo speciale, a pagina 4. Per la Rega, missioni tanto esigenti hanno i loro vantaggi: sono esperienze per gli equipaggi che valgono oro per il futuro lavoro. Questi interventi a pagamento contribuiscono a migliorare la situazione finanziaria della Rega, un effetto collaterale benvenuto e nell'interesse delle nostre sostenitrici e dei sostenitori.

Il sistema del tesseramento che rende possibile il salvataggio aereo nazionale è unico al mondo e gode la considerazione degli specialisti del ramo. Nell'aprile di quest'anno, la Rega ha consegnato la duemilionesima tessera ad una famiglia. Questa, insieme con tutta la cerchia di sostenitrici e sostenitori consente alla Rega di portare soccorso per via aerea. In Svizzera e all'estero, 24 ore al giorno, per 365 giorni l'anno. E di questo vi ringrazio di cuore.

Ernst Kohler, presidente di direzione

Missioni senza frontiere

Dai tropici al freddo polare

Da noi, quasi chiunque conosce l'elicottero rosso e bianco della Rega e vedendone uno, sa che porta la medicina sul posto d'un incidente, oppure trasporta un paziente in un centro medico. È un po' meno noto il fatto che la Rega dispone anche di tre aeroambulanze dell'ultima generazione con le quali riporta in patria pazienti provenienti da tutto il mondo.

Aeroporto di Rayong: il jet della Rega in volo d'approccio al paradiso tropicale



Aeroporto di Rayong, Thailandia: «Swiss Ambulance 464, cleared to land on runway 27». Il jet della Rega immatricolato HB-JRC ha appena ottenuto il permesso d'atterraggio. Nel cockpit dell'aereo svizzero, il comandante Cédric Gitchenko via radio manda conferma alla torre di controllo e indi passa con la copilota Esther Joss punto per punto della checklist per il volo d'approccio. Flaps e carrello sono abbassati e bloccati e ora la pilota posa il Challenger morbidamente sulla pista d'atterraggio, normalmente riservata agli apparecchi charter e di linea, carichi di turisti. L'aereo bianco con le vistose croci rosse su cabina e ali e la croce svizzera sull'impennaggio verticale ha un compito preciso. Per conto di una centrale medica finlandese dovrà riportare nella loro patria tre pazienti scandinavi.

Pianificazione minuziosa e organizzazione degli equipaggi

Il compito del committente di Helsinki, un'organizzazione come la Rega, attiva nel trasporto di pazienti, vittime d'incidenti o malati gravi fu piuttosto intricato. Si trattò di riportare in Finlandia tre pazienti, due uomini da Pattaya e una donna ferita da Phuket. Un medico e un infermiere finlandesi furono inviati per l'assistenza medica e linguistica. Dopo uno scalo di rifornimento in Turkmenistan, il volo continuò per Rayong nel golfo di Thailandia. Qui, il medico della Rega,

Matthias Patti e i due assistenti finlandesi abbandonarono l'aereo per continuare il viaggio per Pattaya in taxi. Nel Bangkok Pattaya Hospital, una clinica di prima classe anche secondo i parametri occidentali, avrebbero visitato una prima volta i loro due pazienti. L'aereo della Rega continuò intanto per Phuket, dove era in attesa di rimpatrio la terza paziente. Il jet della Rega fu stazionato per trenta ore nella zona di sosta dell'aeroporto per consentire all'equipaggio l'interruzione obbligatoria.

Tre pazienti, tre destini

Un giorno più tardi: Il jet proveniente da Phuket è atterrato e sta rullando sulla pista di Rayong verso il posto indicato dalla torre di controllo. Nella cabina dell'aereo, la flightnurse della Rega, Erika Keller domanda a la paziente come si sente dopo il volo di un'ora. «Va tutto bene», risponde la donna. La vittima d'un incidente con un «tuk tuk», come si chiamano in Thailandia i taxi a tre ruote, si era procurata delle fratture a braccia e gambe. Sa che a Rayong sarà raggiunta da due compatrioti che l'accompagneranno durante il volo per la Finlandia. I due altri pazienti, assistiti dal team svizzero-scandinavo a bordo di due autoambulanze, stanno aspettando al bordo della pista. A Pattaya erano stati ricoverati nella medesima sala di rianimazione, ma non si conoscevano. Ambedue soffrono di gravi problemi di

Tante mani facilitano l'imbarco del paziente.



Voli medicalizzati per committenti internazionali

Le compagnie d'assicurazione offrono rimpatri medicalizzati da tutto il mondo, di norma però non hanno i mezzi propri di trasporto, necessari allo scopo. Si rivolgono pertanto alle organizzazioni specializzate, in grado di compiere queste missioni d'emergenza. Incarichi pagati, s'intende. La Rega li accetta volentieri se ha dei posti liberi: evidentemente, la precedenza spetta ai sostenitori. Tali incarichi aumentano l'indice di sfruttamento dei jet e le entrate supplementari rafforzano la base finanziaria della Rega. Questo permette fra altro di mantenere invariate le quote dei sostenitori, mai aumentate in oltre 15 anni. In più, capi intervento, piloti e medici profittano del know-how supplementare. La grande esperienza e l'eccellente infrastruttura fa della Rega uno specialista di fama mondiale nel campo dei complicati trasporti medicalizzati di lungo tragitto. gb

salute che giustificano un ritorno con l'aeroambulanza. I complessi preparativi per il decollo richiedono tutta l'attenzione dell'equipaggio e del team medico locale. Per l'imbarco dei pazienti in barella ci vogliono diversi aiuti. Una volta in cabina, si tratta di allacciarli alle flebo e al respiratore, piazzare i sensori dell'ECG e collegare i cavi ai monitor di sorveglianza dell'unità volante di terapie intensive. La presenza a bordo dei tre pazienti è motivata da indicazioni diverse, ma a tutti e tre è comune il desiderio di tornare al più presto in Finlandia e rivedere i congiunti in attesa.

Decollo a 30° centigradi, atterraggio a meno 30°C

A Rayong si misurano 30 gradi centigradi. Il volo verso l'Europa settentrionale dura oltre dodici ore. A Tashkent (Uzbekistan) si fa scalo per il rifornimento. Il team medico è impegnato durante tutto il volo nel tenere sotto controllo pressione arteriosa e polso, sorvegliare la ventilazione artificiale, somministrare farmaci e ricambiare le bottiglie per le infusioni. La squadra svizzero-scandinava lavora gomito a gomito. La prima meta finlandese è Savonlinna, un aeroporto nel sudovest del paese. Sono pronte le due autoambulanze per i pazienti intensivi, e qui si dividono le loro strade. Ognuno andrà in un ospedale diverso. Fa un freddo polare, il termometro segna 30° sotto zero! Lasciano l'aereo anche il medico

e l'infermiere finlandese, ognuno con il paziente da lui assistito. I due si congedano dai colleghi svizzeri con tanti ringraziamenti per l'ottima collaborazione. Le equipe mediche apprezzano molto l'opportunità di conoscere i metodi di lavoro e le terapie in atto nei paesi più svariati, così come lo scambio d'esperienza con i partner attivi nei trasporti medicalizzati. L'ultima destinazione è Helsinki. All'aeroporto attende l'autoambulanza per la paziente proveniente da Phuket. Ora è la volta dell'equipaggio della Rega di congedarsi dalla loro ultima «passeggera di volo».

Far parte dell'equipaggio d'un aeroambulanza: un posto da sogno o lavoro pesante?

È giunta l'ora dell'ultimo decollo di questa missione del Challenger Rega. Si ritorna alla base Rega di Zurigo-Kloten. Due comandanti e due copiloti durante il volo di complessive 27 ore si sono divisi i compiti nel cockpit. Due brande consentono ai quattro piloti di riposare a turni. Dal decollo all'atterraggio da e a Zurigo sono passati a malapena tre giorni. Eccezion fatta per la pausa di un giorno in Thailandia, utilizzata anche per i preparativi di natura medica e operativa, non è rimasto molto tempo libero. Il medico Matthias Patti così riassume le impressioni di viaggio: «Sono voli impegnativi sul piano fisico e su quello psichico, non c'è dubbio. D'altro

La sorveglianza nell'unità di terapie intensive a 10.000m d'altitudine è costante.





Trasbordo del paziente alla pallida luce della gelida alba nordica

canto però sono anche gratificanti; è bello sapere che la Rega è fra le poche organizzazioni al mondo, capaci di eseguire trasporti di questa natura.» Oltre all'infrastruttura tecnica e logistica all'altezza del compito esigente, ci vuole una vasta esperienza nel campo della medicina aeronautica. Cédric Gitchenko, comandante di bordo e capo intervento nel caso descritto, aggiunge: «È vero, sono missioni complesse che richiedono il meglio da tutti. Ad ogni sbirciata nella cabina ci rendiamo conto dell'importanza di queste operazioni in favore di persone in situazioni critiche a noi affidate, e che confidando nel nostro aiuto.»

Gery Baumann



Il supporto della centrale nel Rega-Center

I voli medicalizzati richiedono un'accurata preparazione e organizzazione, soprattutto per le destinazioni d'Oltreoceano. Se ne occupa 24 ore su 24 la centrale operativa nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo. Ogni dettaglio è verbalizzato, dalle procedure logistiche ai rapporti dei medici. Per prima cosa si stabilisce se un trasporto aereo è sensato e fattibile. Nel caso affermativo, si scelgono gli equipaggi da mobilitare. Occorre procurarsi le autorizzazioni di sorvolo e atterraggio dei vari paesi; gli ospedali e le altre strutture coinvolte ricevono gli orari pianificati. Sono da stabilire tutti i dettagli: trasporto dei pazienti verso l'aeroporto, formalità doganali per i pazienti, prenotazioni d'albergo per il personale volante ecc. La preparazione dei piani di volo è compito del reparto «Flight Dispatch», collegato alla centrale operativa. Si tratta di stabilire le rotte aeree e gli orari, e di calcolare la quantità di kerosene. Questi dati servono ai piloti durante il volo, mentre i controllori di volo devono esserne in possesso già prima del decollo. Una volta in volo, equipaggio e centrale rimangono in contatto. Lo scambio di dati e le comunicazioni di decolli e atterraggi ed eventuali cambiamenti da ambo le parti avvengono via radio, telefoni satellitari o fax.

gb

L'importanza di gestire bene le emergenze mediche all'estero

«La consulenza medica è sempre più richiesta»

Malati o feriti all'estero: la Rega aiuta. Abbiamo incontrato la dott.ssa med. Susanna Schärli, direttrice della centrale medico-operativa della Rega, per farci spiegare i molti aspetti del management delle emergenze.



Susanna Schärli: «Costatiamo che la consulenza e l'accompagnamento telefonico corrispondono ad un crescente bisogno.»

Supponiamo che subisco un incidente all'estero o mi ammalo e decido d'allarmare la Rega. Fatta la chiamata, cosa succede?

Il medico della Rega si mette subito in contatto con il medico d'ospedale curante, con il paziente stesso e con i suoi congiunti. I chiarimenti medici gli consentiranno di decidere il da farsi.

Cosa vuol dire esattamente?

Si capisce che i pazienti hanno due necessità: sapere dove trovare un buon ospedale e tornare a casa al più presto. Con il nostro management delle emergenze cerchiamo la migliore soluzione possibile. Stabilire il momento giusto per il trasporto è importante per evitare al paziente inutili preoccupazioni e sforzi.

Se capisco bene, non tutti i pazienti si rimpatriano immediatamente?

Ci sono malattie che si possono curare nel luogo di soggiorno. Un'irritazione gastroenterica ad esempio guarisce in genere tra cinque e sette giorni. Un'appendicite acuta, per contro, richiede al più presto un intervento chirurgico, la degenza dura pochi giorni e il paziente potrà ancora finire le vacanze. Ci sono poi malattie dove il trasporto costituisce un rischio troppo alto, ad esempio l'occlusione intestinale. Un trasporto aereo senza le necessarie cure preliminari può metter in pericolo la salute del paziente. Un intervento immediato è consigliato per fratture aperte. Le malattie contagiose vanno curate fintanto che non sono più tali. In tutti i casi, il nostro servizio rimane in contatto con il paziente e il medico sul posto, fino al chiarimento definitivo di ogni dettaglio. Il management delle emergenze all'estero assume un ruolo sempre più importante.

Secondo quali criteri prende le sue decisioni?

Le condizioni di ogni paziente vanno esaminate individualmente. Fanno stato la gravità della malattia, l'età, patologie preesistenti, il luogo di soggiorno e le possibilità terapeutiche offerte sul posto. Teniamo conto anche delle circostanze sociali, perché ammalarsi all'estero dove non si capisce la lingua e mal si conosce la cultura, sono fonte di enorme stress emotivo sia per il paziente, sia per i congiunti. Tutte le decisioni da prendere sono dunque condizionate anche da questi criteri. Allo stesso tempo siamo tenuti a cercare soluzioni finanziariamente giustificabili. Se le circostanze lo consentono, si opta per trasporti collettivi con l'aeroambulanza Rega, dove a volte può trovare posto anche un congiunto.

I rimpatri avvengono sempre con un jet della Rega?

Al jet della Rega si ricorre per pazienti acuti o feriti gravemente, quando si prevede una lunga degenza oppure quando le terapie sul posto non sono ottimali. Per i pazienti in condizioni stabili spesso è possibile il trasporto a bordo di un aereo di linea, seduti o sdraiati. All'occorrenza questi pazienti sono accompagnati da personale sanitario della Rega. I nostri capi intervento organizzano e seguono i trasporti in stretta collaborazione con i medici della Rega.

Come fa ad accertarsi delle possibilità terapeutiche sul posto?

Sono di grande aiuto le nostre banche dati. Da anni raccogliamo informazioni sugli ospedali e il livello delle loro prestazioni mediche. La banca dati è aggiornata regolarmente con le informazioni fornite da pazienti e dal nostro personale sanitario. Il contatto diretto con i medici d'ospedale è comunque indispensabile per la raccolta di dati in merito alle possibilità diagnostiche e terapeutiche.

Quante sono le chiamate d'allarme?

Nel 2006 abbiamo sbrigato 2673 pratiche dalle quali sono emersi 1704 casi di pazienti, assistiti telefonicamente fino ad essere dimessi dai rispettivi ospedali all'estero. 969 pazienti sono ritornati in patria a bordo di aeroambulanze Rega oppure aerei di linea. Stiamo constatando che la consulenza e l'assistenza medica per telefono corrispondono sempre più ad un bisogno reale. Per questo motivo, la centrale operativa della Rega ha istituito il servizio di verifica e consulenza medica, attivo in permanenza.

Intervista: Thomas Kenner

Ecco come raggiungere la centrale operativa Rega dall'estero:

+41 333 333 333

Numero d'allarme per emergenze mediche all'estero – in servizio 24 ore su 24!



Elibase Rega Losanna

Strade, montagne, laghi – un vasto campo d'interventi

La Guardia aerea svizzera di soccorso è attiva nella Svizzera romanda da quasi 28 anni. Gli inizi dell'elibase Losanna erano più che modesti: una barella, due sacchi a pelo e due rudimentali tavoli ad uso scrivania, il tutto in una baracca di legno. Così la Rega si presentava nel 1979 in Romandia.

La storia della Guardia aerea svizzera di soccorso nella Romandia ebbe inizio con l'atterraggio alla Blécherette d'un Alouette III HB-XHY nuovo di zecca. La prima missione fu in favore di un ciclista ferito nei pressi di St-Loup, soccorso e ricoverato all'ospedale di Berna. I pionieri dei primi anni lavorarono in condizioni più che modeste: nella baracca di legno era sistemato l'ufficio e il deposito materiale. Naturalmente, l'inventario comprendeva la «machine», come chiamarono l'elicottero losannese. Nel 1981 poterono prendere possesso della vera e propria base nel

nuovo stabile fatto costruire dalla Rega. Verso la fine degli anni '80, quando il crescente numero degli interventi notturni richiese la presenza costante degli equipaggi, l'edificio fu ampliato con un'ala per un soggiorno e delle camere da letto. Nel dicembre 1992, l'Alouette III fu sostituito dal nuovo elicottero Agusta A 109 K2.

In volo stazionario a pelo d'acqua

Avvalendosi dell'aiuto degli specialisti della Royal Air Force, l'elibase Losanna fu la prima ad



eseguire salvataggi lacuali. Ancora oggi, questo tipo di soccorso è una specialità della base romana. Nel corso degli anni, tuttavia, la casistica degli interventi è cambiata. Agli inizi i voli furono principalmente in favore di alpinisti feriti e, più raramente di vittime della circolazione stradale. Oggi la cosa è decisamente cambiata: nel 2006, gli interventi su strada sono stati 143 su un totale di 496 missioni primarie. Al secondo posto le malattie acute e gli infortuni sul lavoro. La zona coperta da Rega 4 (definizione usata nelle comunicazioni radio) spazia da Vaud a Fribourg, Neuchâtel, Francia, Vallese, Berna, e fino a Ginevra.

L'anno passato, gli equipaggi hanno effettuato 952 missioni. Grazie ai buoni rapporti con i partner terrestri, il raggio d'azione si estende su tutto il territorio di lingua francese, dallo Chablais fino al Giura e nella confinante Francia. Merita d'essere citata pure la stretta e collaudata collaborazione con la Clinica universitaria Losanna (CHUV), che mette a disposizione i medici.

Visi sorridenti alla Blécherette

Il 4 aprile 2003 ha avuto inizio un nuovo capitolo dell'elibase Losanna: alla Blécherette è giunto un Eurocopter EC 145. Vi si aggiungerà un altro capitolo a fine 2008, quando gli equipaggi potranno prendere possesso di un nuovo stabile, attualmente in fase di costruzione, e che ospiterà la nuova elibase Rega di Losanna.

Thomas Kenner

L'equipaggio dell'elibase Rega Losanna: dal 2003 con la nuova «machine», un EC 145



Micheline Calmy-Rey, presidente della Confederazione:

«La Rega è un esempio personificato dei valori profondamente radicati in Svizzera»

«Gli elicotteri di salvataggio della Rega sono sul posto di un'emergenza entro quindici minuti. Sono impressionata dalla combinazione unica di un servizio al prossimo e la massima professionalità, resa possibile da un numero immenso di sostenitrici e sostenitori. La Rega diventa così l'esempio personificato dei valori profondamente radicati in Svizzera. Sono valori percepiti in tutto il paese e all'estero. Valori che caratterizzano pure la diplomazia svizzera e la collaborazione allo sviluppo. Il nostro impegno nell'Aiuto umanitario e per il Diritto popolare umanitario è possibile unicamente dando prova di un'elevata affidabilità e professionalità. In questo spirito sono vicina a tutti i dipendenti della Rega e al loro supporto che danno a quest'istituzione. Ho il massimo rispetto e grande considerazione per la loro attività e mi congratulo con tutti loro.»



La gita consigliata dall'elibase Losanna

Per scoperte affascinanti: «L'Espace des inventions»

I bambini di Werner Marty, capo base e pilota della Rega Losanna sono entusiasti delle esposizioni nell'ambito d'Espace des inventions nella capitale vodese. Le scoperte dal mondo della scienza e della tecnica riescono a sorprenderli e a divertirli. Il museo circondato dal verde si trova sulla riva del lago Lemano e si presta benissimo per delle gite in famiglia.

«Espace des inventions» affascina i visitatori, incuriosendoli. Qui le scienze sono rese comprensibili per grandi e piccoli. Contrariamente ad altri musei, in questa struttura particolare «toccare è permesso». I bambini dai 7 anni in su possono osservare tutto da vicino, toccando, manovrando e sperimentando!

Nel 2007, professori del politecnico e dell'università di Losanna hanno creato il museo, con l'obiettivo di creare per i bambini un approccio vivace e ludico al mondo delle scienze e, nel contempo di stimolare curiosità e inventiva nei visitatori giovani e meno giovani.

Il museo vuole rendere possibili le esperienze pratiche e promuove i contatti interattivi con gli scienziati e la partecipazione a workshops e tavole rotonde. Gli edifici de «Espace des inventions» sono un retaggio dell'Expo 64 e si trovano in un parco attrezzato pure per far divertire le famiglie all'aperto. Ci sono dei parchi gioco, piste per skater e ciclisti, percorsi vita, pedalo sul lago e un roseto per la gioia degli amanti delle rose.

Werner Marty pensa che una visita «all'Espace» potrebbe svegliare in qualche giovane visitatore la voglia di diventare scienziato a sua volta.

Ulteriori informazioni: www.espace-des-inventions.ch

Redog, i soccorritori a quattro zampe

Dopo i gravi accadimenti degli ultimi tempi, la comprensione per i cani nel nostro paese ha subito un forte contraccolpo. Resta però un fatto che grazie all'impegno della Catena di salvataggio svizzera, dopo una calamità naturale in qualsiasi paese del mondo, alle ricerche delle vittime partecipano anche i nostri team di conduttori con cani specializzati.

Essendo partner della Catena di salvataggio svizzera (vedi finestrella) l'Associazione svizzera di cani da catastrofe (Redog) s'impegna affinché i padroni con i loro cani mettano a disposizione la loro opera anche all'estero.

Preparazione accurata dei team con unità cinofile

Redog fu fondata nel 1971 come Associazione svizzera di cani da catastrofe, e parte della Società cinofila. Oggi, l'associazione conta 650 membri in tutta la Svizzera, suddivisi in dodici gruppi regionali. I gruppi si assumono l'istruzione di conduttrici e conduttori di cani e organizzano le sedute d'addestramento autonomamente. I capi d'equipe e i K-team (conduttore con cane) per prepararsi al difficile compito si esercitano nelle strutture militari o della protezione civile, a volte anche su terreni con immobili da abbattere. 50 conduttrici e conduttori con i loro cani sono ben organizzati e pronti ad intervenire su chiamata.

Formati anche per la ricerca di vaste superfici

Oltre alla ricerca di vittime fra le macerie, dal 1982 Redog sta perfezionando i principi dell'esplorazione sistematica di vaste superfici, sempre più spesso affidata con successo ai cani di ricerca. Le due organizzazioni Redog e Soccorso Alpino Svizzero in collaborazione offrono questo servizio su tutto il territorio nazionale. Tutti i partner, polizia e vigili del fuoco, possono richiedere mediante il numero 1414 l'intervento di team con unità cinofile su tutto il territorio nazionale. I cani addestrati all'esplorazione di vaste superfici devono cercare persone disperse, perlustrando campi, zone boschive e prati in pianura e nelle prealpi. In Svizzera, per la ricerca di superfici si ricorre molto più spesso alle unità cinofile specializzate che non ai cani da catastrofe. Specialmente d'estate succede spesso che escursionisti e gitanti perdono il sentiero, cacciatori e cercatori di funghi sono dati per dispersi, persone anziane non trovano più la via di casa o bambini tardano di rientrare.

Thomas Kenner

I team con unità cinofile Redog, pronti a partire con l'aeroambulanza Rega per una zona colpita da una catastrofe



La Catena di salvataggio unisce Rega e Redog

La Catena di salvataggio svizzera da 25 anni è specializzata nella localizzazione, nel soccorso e nelle prime misure salvavita per le vittime di terremoti all'estero. Ambedue, Redog e Rega sono partner della Catena di salvataggio come il Centro sismico svizzero, le truppe di salvataggio del Dipartimento federale della difesa, Unique Airport, la compagnia aerea nazionale Swiss e la Croce rossa. La Catena di salvataggio è diretta e finanziata dal Corpo svizzero per l'aiuto umanitario, appartenente a sua volta al settore aiuto umanitario della direzione per lo sviluppo e la collaborazione (DEZA). La Rega svolge un compito importante nei trasporti e nella logistica. Sinora, la Catena di salvataggio è stata mobilitata per una ventina di missioni. La partecipazione della Rega ai compiti della Catena di salvataggio non si limita tuttavia alla messa a disposizione delle aeroambulanze. I responsabili delle operazioni del Corpo svizzero d'aiuto umanitario e altri partner sono liberi di utilizzare le infrastrutture e gli hangar della Rega a Kloten quando si tratta di preparare il materiale per una missione. Queste strutture servono pure per il ristabilimento a termine di un loro intervento.

tk



I voli test richiedono la massima concentrazione.

Gli equipaggi Rega sul banco di prova

Tutti a scuola in Ticino: corsi di ripetizione annui

Nelle cuffie dell'equipaggio a bordo dell'Agusta immatricolata HB-XWD una voce allarmata comunica: «engine two fire, engine two fire», a conferma della scritta «Warning» che lampeggia nel cockpit. La squadra è allertata!

Il pilota Dominik Tanner e il paramedico Urs Bless si sono preparati accuratamente ad una situazione simile. All'emergenza improvvisa i due reagiscono con ragionata calma. Urs Bless prende istintivamente la checklist delle emergenze, Dominik Tanner controlla gli strumenti di bordo e interpreta le varie segnalazioni. Niente paura, si tratta di un'esercitazione. Per una volta, l'istruttore Jacques-André Dévaud fa il guastafeste e ha ridotto bruscamente la potenza delle turbine.

Crew-check obbligatorio

Stiamo accompagnando la squadra durante il corso di ripetizione che si svolge ogni anno in Ticino. Partecipare è obbligatorio per tutti

gli equipaggi delle elibasi Rega; devono seguire il corso in coppia, pilota e paramedico. Sono accompagnati da uno degli istruttori di volo preparato con cura dal capo pilota Heinz Leibundgut, responsabile dell'alto livello di preparazione del personale volante. Oggi va fiero dei suoi uomini: «L'impegno costante della Rega nella formazione continua è pagante, e si vede nelle missioni compiute quotidianamente alla perfezione.»

Il corso inizia con un esame scritto. Per passarlo, bisogna far centro con le risposte ad almeno l'ottanta per cento delle domande. Segue un primo volo test, accompagnato dall'istruttore di volo. La sera avrà luogo un intervento notturno e l'indomani mattina sono previsti altri esercizi di volo. Il programma è intenso e richiede il massimo impegno dall'equipaggio messo alla prova. L'istruttore

provoca ad arte guasti alle turbine, al rotore di coda o all'impianto elettrico, spegne il faro o l'illuminazione notturna degli strumenti di bordo. Per verificare la capacità di forare una cortina di nebbia, la visuale dal cockpit è ostacolata dall'oscuramento dei vetri e in più, è il casco schermato, riducendo al minimo la visibilità.

Esperti severi ma giusti

Jacques-André Dévaud, uno dei cinque istruttori di volo accompagna i vari equipaggi durante il corso in Ticino. «È mia la responsabilità di decidere se gli esaminandi hanno passato le prove con successo.» Dévaud sa per esperienza personale che durante i vari test, le squadre sono sottoposte ad un notevole stress. In veste di pilota



Il capo pilota Heinz Leibundgut spiega agli esaminandi le regole del gioco.

dell'elibase Gsteigwiler, pure lui deve passare i medesimi esami. I guasti prodotti ad arte durante il volo non hanno lo scopo di umiliare gli esaminandi, al contrario: «Ogni emergenza anche simulata, serve ad insegnare tante cose. Per me vale: gli errori sono permessi se insegnano qualcosa e non si ripetono più!» Dopo i voli test non si limita a dare un voto a ciascuno. Insieme a piloti e paramedici procede all'analisi approfondita di ogni esercizio, discutendoli con loro.

Gli assistenti di volo sono membri d'equipaggio

Nel corso degli anni, il ruolo dell'assistente di volo d'un tempo è cambiato molto. Oggi è soccorritore diplomato e, oltre ad assistere il medico di bordo, sbriga anche importanti compiti nel cockpit. Ai tempi dell'Alouette III, la radio di bordo fu servita unicamente dal pilota, oggi la comunicazione con la centrale operativa della Rega a Zurigo e con i partner sui luoghi d'incidente è compito del paramedico. Infine, in situazioni d'emergenza è pure in grado di assistere fattivamente il pilota.

A termine delle prove, gli esaminandi non nascondono d'essere stati «torchiati». Dominik Tanner ammette che... «non è stata una passeggiata. Io personalmente ogni volta sono teso e nervoso.» Tutti riconoscono l'importanza dell'aggiornamento costante, esercitandosi alle situazioni limite per poterli all'occorrenza affrontare e superare al meglio. «È un po' come completare il proprio bagaglio con un massimo di esperienze», conclude Dominik Tanner.

Gery Baumann/Thomas Kenner



Decollo con la nebbia simulata: i vetri del cockpit e il casco sono mascherati per ridurre la visibilità del pilota.

Debriefing a termine dell'esercitazione



Sorveglianza polifunzionale per il controllo di

● Pressione arteriosa e polso

Rilevabile malgrado il rumore dell'aereo. La pressione arteriosa del paziente intensivo si può misurare direttamente nell'arteria.

● Cuore e circolazione

L'elettrocardiogramma d'un paziente con infarto del miocardio è sotto costante videosorveglianza.

● Saturazione d'ossigeno del sangue ed esalazione CO₂ dai polmoni

Il trattamento di alcuni pazienti, ad es. con polmonite richiede una ventilazione ottimale. Il pulsossimetro misura la saturazione d'ossigeno del sangue, il capnografo indica la quantità di ossido di carbonio esalato dai polmoni.

Respiratore 1

Un paziente in coma deve essere ventilato artificialmente.

L'aria arricchita d'ossigeno serve tuttavia anche ad altri pazienti, in grado di respirare da soli ma solo superficialmente.

Ossigeno

La somministrazione di dosi individuali d'ossigeno è possibile mediante diverse prese a parete.

Dentro il reparto volante di cure intensive

Curiosando nel Challenger

Canadair CL 604 «Challenger»

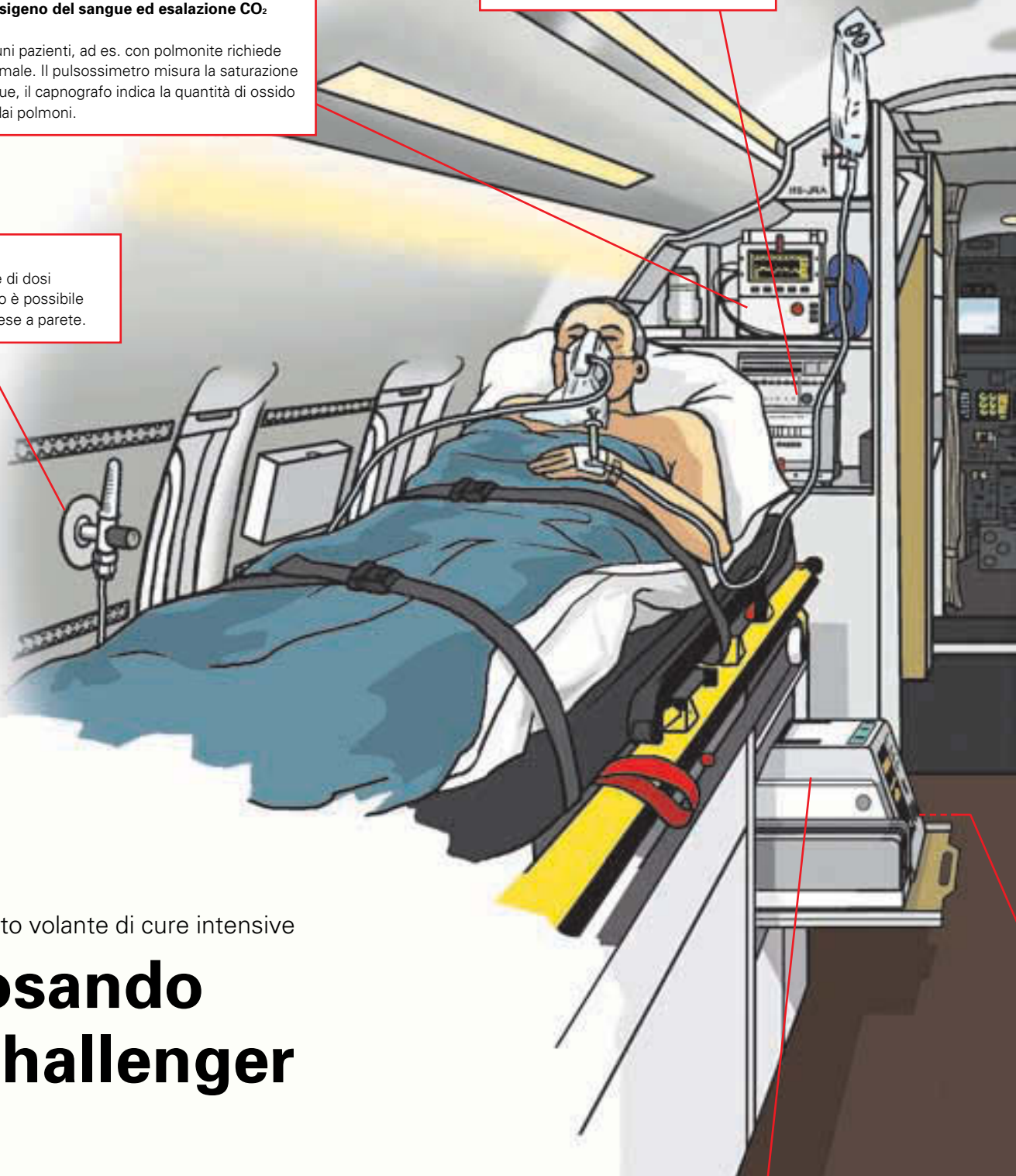
Dati tecnici

Numero d'aerei:	3
Lunghezza totale:	20,86 m
Apertura alare:	19,61 m
Peso max. al decollo:	21 863 kg
Autonomia di volo:	6500 km / 3500 nm
Velocità di crociera:	850 km/h
Posti per pazienti:	4 (2 pazienti intensivi)

Defibrillatore

Cardiopacemaker esterno

In caso di arresto cardiovascolare occorre stimolare il cuore con una forte ma controllata scossa per riattivare il battito regolare. Con scosse minori, il medico può stimolare il cuore attraverso la pelle affinché acceleri il battito troppo lento.



Video

L'ampio video mostra la rotta, le informazioni tecniche e di sicurezza, come pure i dati del paziente rilevati dagli apparecchi medici.

Pompe per siringhe e fleboclisi

Per la somministrazione dei farmaci in dosi precise durante tutto il volo.

Approvvigionamento d'ossigeno

Su ogni volo, il jet ha a bordo oltre 16 000 litri d'ossigeno, 3000 dei quali in bombole portatili. I rimanenti 13 000 litri sono contenuti nel rispettivo impianto di bordo.



Respiratore 2

Il secondo respiratore serve come fonte diretta d'ossigeno ed è indicato anche per la ventilazione di neonati e bambini piccoli.

Ossigeno

La somministrazione di dosi individuali d'ossigeno è possibile mediante diverse prese a parete.

Farmaci

Ogni aereo ha in dotazione un'ampia scelta di farmaci, siringhe, aghi e materiale di medicazione.



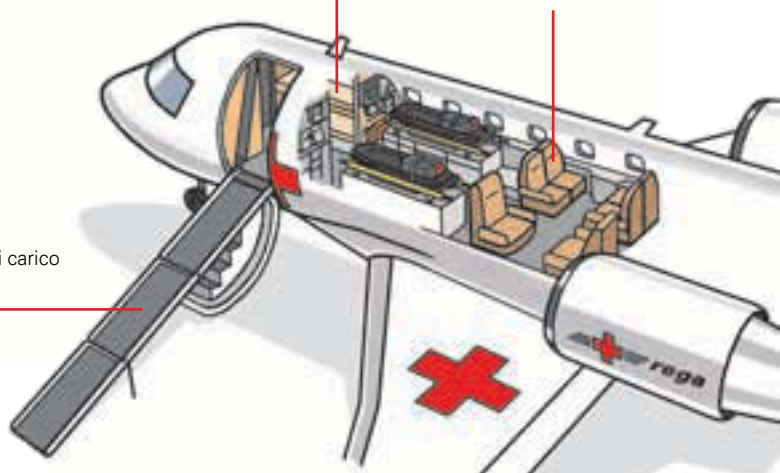
2 pompe aspiratrici

Per prevenire il soffocamento di pazienti ventilati artificialmente, occorre aspirare regolarmente muco e saliva.

Cucette per i piloti del secondo turno

Sedili per il personale sanitario e le persone d'accompagnamento dei pazienti

Rampa di carico di bordo





Sicurezza di volo

Sensori che segnalano ostacoli aerei

Nell'autunno 2006 i tecnici della Rega hanno iniziato a montare sugli elicotteri i sensori FLOICE, un modello avanzato dei Flarm. Questo strumento segnala la vicinanza di altri velivoli oppure ostacoli aerei fissi, causa di possibili collisioni.

Il nuovo strumento emana segnali acustici e ottici se l'elicottero Rega si avvicina ad un altro velivolo dotato di Flarm o FLOICE, oppure ad un ostacolo aereo fisso registrato quali cavi, torri o linee aeree d'alta tensione. Sul monitor compaiono le indicazioni concernenti la natura, la distanza e le coordinate dell'ostacolo.

Costo modesto

I costi di questo strumento è di duemila franchi circa e l'utilità è grande: in Svizzera, infatti, il 95 per cento degli alianti è attrezzato e il numero di piccoli aerei ed elicotteri con lo strumento a bordo è in aumento. Lo stesso vale per i velivoli immatricolati in numerosi altri paesi d'Europa.

Tutti gli elicotteri Rega ne saranno dotati

L'installazione del sensore FLOICE avviene al momento della revisione tecnica degli elicotteri eseguita nell'officina al Rega-Center di Zurigo Kloten. L'operazione montaggio ha preso avvio con le otto elibambanze Agusta delle elibasi alpine e, dalla primavera 2007, tutte ne sono dotate. Nel corso dell'anno sarà la volta dei cinque Eurocopter EC 145 delle basi di pianura. Sui nuovi elicotteri d'altitudine del tipo Agusta Grand lo strumento FLOICE sarà montato di serie.

Gery Baumann

Per conoscere da vicino la Rega

14.-15.07.2007
Museo dei trasporti Lucerna
Dimostrazioni
di volo con elicottero

18.-19.08.2007
Airshow Courtelary

25.-26.08.2007
Flugtage Dittingen

01.-02.09.2007
Bex Airshow

14.-23.09.2007
Comptoir Suisse Lausanne

05.-14.10.2007
Artecasa Lugano

13.-14.10.2007
Museo dei trasporti Lucerna
Dimostrazioni
di volo con elicottero

11.-21.10.2007
OLMA San Gallo

Sul sito Internet potrete trovare date e luoghi di fiere ed esposizioni alle quali partecipa la Rega: www.rega.ch (servizi/eventi)



Otto elicotteri Agusta Grand per la Rega

A termine dell'anno 2003, il rinnovo della flotta d'elicottero per le elibasi di pianura Losanna, Berna, Basilea e Zurigo fu completo. L'Eurocopter EC 145 è ormai collaudato con piena soddisfazione. Nei prossimi anni, elicotteri dell'ultima generazione sostituiranno l'Agusta A 109 K2, in circolazione da ormai 15 anni. Questa flotta sarà rinnovata con otto elicotteri Agusta Grand, il modello tecnologicamente più avanzata dell'A 109 K2. La ditta costruttrice è l'Agusta-Westland in Italia. I vantaggi particolari del nuovo modello biturbina per grandi altitudini sono immissioni foniche ridotte, cabina più spaziosa, turbine più potenti, costi di manutenzione minori ed eccellenti prestazioni ad alta quota. I primi Agusta Grand saranno consegnati entro la fine del 2008 e per la fine del 2009, il rinnovo della flotta sarà completo.

Air-Mail: il Rega Newsletter!

Abbonatevi alla Rega Air-Mail: riceverete due, tre volte l'anno la newsletter nella vostra mailbox elettronica. Vi troverete interessanti novità e consigli per la prevenzione di prima mano. Potrete inoltre approfittare delle offerte speciali ed esclusive del Rega Shop. Per sottoscrivere l'abbonamento Rega Air-Mail: www.airmail.rega.ch

Rapporto di gestione 2006

Il colpo d'occhio sulle cifre principali e il conto economico si trova sul sito Internet della Rega all'indirizzo www.2006.rega.ch



Lo strumento FLOICE nel cockpit dell'elicottero Rega: un piccolo sensore di grande utilità



Norme severe per l'aviazione

Forza e calma per aumentare la sicurezza



Fiero di lavorare per la Rega: Pius Arnold ha alle spalle 20 anni di servizio.

Il mondo dell'aeronautica è regolato da normative severe. Pius Arnold veglia sull'applicazione delle norme di sicurezza sul lavoro negli hangar e nelle officine della Rega. I suoi ordini aiutano a prevenire infortuni sul lavoro. Il Safety Officer del reparto tecnico lavora per la Rega da 20 anni, e ne va fiero.

Le sue braccia sono robuste, i baffi a manubrio sono imponenti, il suo sguardo è pieno di bontà. Pius Arnold ha la stazza di un lottatore e, infatti, ai tempi lo è stato. Uno svizzero da manuale, casaro di formazione. Un vero casaro è anche lottatore, e i lottatori sono forzuti. Il 23 febbraio 1983, Pius Arnold è ospite dello spettacolo televisivo germanico «Scommettiamo che...», dove flette i suoi muscoli. La scommessa: girare otto forme di formaggio di 120 chili ciascuna, più in fretta dell'avversario Adolf Seger, ai tempi campione mondiale di lotta. Arnold batte l'avversario di 15 secondi. Nel 1987 cambia mestiere. Il 12 gennaio di quell'anno, a 27 centigradi sotto zero Pius Arnold inizia il lavoro di Serviceman presso la Rega. Oggi è Safety Officer della tecnica e responsabile della sicurezza sul lavoro nel Rega-Center. Le normative emanate dalla SUVA, dall'Ufficio federale dell'aviazione civile e dai vigili del fuoco cantonali valgono anche per la Rega.

Queste autorità vegliano con rigore sulla corretta applicazione. Pius Arnold collabora strettamente con il suo superiore, il Quality Manager che a sua volta vigila sul rispetto delle direttive emanate dal Legislatore europeo in materia d'aeronautica.

Impegno costante per la sicurezza sul lavoro

Pius Arnold gira con lo sguardo attento, registra situazioni critiche e le segnala, sorveglia il Ground Equipment, come bombole d'ossigeno, serbatoi, banchi di lavoro, apparecchi di pulizia, generatori di corrente elettrica, pozzi e ponti di lavoro, ecc. Organizza corsi di formazione sulla sicurezza, provvede all'eliminazione corretta delle sostanze nocive, provvede alla manutenzione della struttura tecnica e all'ordine in generale.

Arnold combatte con rigore la trascuratezza sul lavoro. Salute e integrità fisica di colleghe e colleghi, come pure la sicurezza nel Rega-Center sono per lui sacrosanto dovere. Ogni oggetto grande o piccolo ha il suo posto fisso, segnato in modo ben visibile, secondo il settore. Le linee di sicurezza sul suolo dell'hangar sono state dipinte con l'aiuto di bambini in visita al Rega-Center. Sull'arco di 20 anni, Arnold si è preso cura di qualcosa come 250 ragazze e

ragazzi di passaggio alla Rega. Li ha intrattenuti, ha fornito spiegazioni e li ha incoraggiati a fare un tirocinio. Con alcuni di loro è in contatto ancora oggi.

Oltre a svolgere i compiti ufficiali, Arnold procura i rinfreschi quando la Rega organizza degli eventi. Nel 1992, quando la Rega celebrò i suoi 40 anni, s'incaricò dell'ospitalità di ben 12 000 visitatori. Infine, Pius Arnold è persona indispensabile quando si tratta di organizzare la tradizionale festa del personale prima di Natale o in occasione di giubilee.

I colleghi di lavoro come modelli

«Lavorare per la Rega non è un dovere, ma un onore», dice e indica la scala in fondo all'hangar, lungo 80 metri. «Quando sono lassù e guardo sugli elicotteri in fase di revisione e sulle tre aeroambulanza, allora sono fiero. Fiero d'essere corresponsabile di un valore tecnico di 250 milioni di franchi.» L'hangar è sempre pulitissimo, un retaggio del mestiere di casaro. Per lavare i Challenger CL 604, Pius Arnold ci mette 6 ore, la successiva lucidatura dura tre giorni. «I nostri sostenitori e le sostenitrici hanno diritto ad un'aerambulanza curata». I suoi occhi brillano quando parla del suo lavoro, ma non solo. «Molti dei miei colleghi di lavoro sono dei modelli per me. Hanno fatto cose straordinarie e per me è un onore poter lavorare insieme con persone così.» In verità, Pius Arnold è lui stesso un uomo esemplare che si distingue per cordialità, buon umore e affidabilità. E come passa il tempo libero? «Quando non lavoro vado a pescare. Osservo il paesaggio, la natura, i castori e gli uccelli acquatici.» Non gli importa d'aver pescato una sola trota in tre anni. Il buon rapporto con sua moglie gli dà forza. Forza e calma sono indispensabili per svolgere il suo lavoro. «Essere responsabile della sicurezza richiede la testa a posto e in caso di una calamità bisogna saper dare ordini precisi.» Per Pius Arnold, il primo comandamento è: pulizia e ordine = sicurezza.

Maria Betschart

Visitate l'hangar nel quale comanda Pius Arnold; lo trovate nel sito Internet della Rega: www.hangar.rega.ch

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze



© + © Globi-Verlag

Globi si è calato con l'argano dell'elicottero per soccorrere uno scalatore in parete. Un lavoro di precisione per Globi, l'arganista e il pilota. Il disegnatore è stato un po' meno preciso. Ricopiando ha fatto dieci errori. Riesci a trovarli?



Vinci uno zaino Rega

**Quante missioni
ha compiuto
quest'elicottero ?**

La base di quest'elicottero si trova sulle rive del Lemano ed è una delle elibasi Rega che compie più missioni. Quante sono state eseguite da questa elibase nel 2006?

Non è una domanda facile, ma ecco un aiuto: puoi trovare il numero giusto sul sito Internet della Rega www.rega.ch.

Annota la soluzione su una cartolina postale e spediscila entro il 30 giugno 2007 a: **Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali**

La Rega sorteggerà fra le risposte esatte dieci zaini Alprausch per scuola e tempo libero del valore di CHF 89.-. Buona fortuna!

Soluzione del no. 67:

Nel retrovisore si specchiano i patini dell'Eurocopter EC 145. Hanno vinto un casco per sci e snowboard:

Romuald Siess, 2943 Vendlincourt; Gillian Ferrari, 6501 Bellinzona; Evi Riesen, 3096 Oberbalm; Fabian Burch, 4310 Rheinfelden; Victoria Moehl, 1254 Jussy; Dhana Bottinelli, 6563 Mesocco; Hans-Ruedi von Rotz, 6060 Sarnen; Michel Duboux, 1022 Chavannes; Vanessa Boss, 4106 Therwil; Mikael Hellberg, 8630 Rüti

La Rega è un importante corriere d'organi da trapianto.



Trasporti d'organi: per le squadre della Rega è spesso una corsa contro il tempo

Un nuovo fegato e una nuova vita

Autunno 2005: Morgana Sciuto è stata ricoverata d'urgenza con l'eliambulanza Rega nell'Ospedale universitario di Ginevra. Ha bisogno estremo di un nuovo fegato. Le restano soltanto 48 ore di vita. Come per miracolo, due ore più tardi sta per arrivare un fegato sano compatibile. Lo porta un secondo elicottero della Rega. Allora, Morgana stava lottando contro la morte. Oggi è sana e felice.



Nessun membro della famiglia Sciuto abitante nel piccolo villaggio vodese Aclens aveva osato sperare tanto. Fino a quell'autunno, Morgana, 11 anni, era sempre stata in buona salute. Da un giorno all'altro lamentava stanchezza, difficoltà di concentrarsi e dolori alle articolazioni. Verso la fine di novembre del 2005, quando la pelle e il bianco degli occhi diventarono giallastri, la ricoverano d'urgenza nell'ospedale di Morges e indi la trasferiscono al reparto cure intensive della Clinica universitaria di Losanna. È l'inizio di una corsa contro il tempo.

Ricovero con la Rega all'Ospedale universitario di Ginevra

Gli specialisti di Losanna temono che si tratti di una grave malattia del fegato. Pertanto, l'elicottero della base partner di Ginevra trasferisce Morgana nell'Ospedale universitario di Ginevra (HUG), specializzato nei trapianti di fegato. «Nell'elicottero mi sono sentita malissimo e molto stanca. Ma l'equipaggio della Rega fece di tutto per tenermi sveglia. Mi fecero continuamente domande per evitare che cadessi in coma. Ancor prima di arrivare a Ginevra però, non riuscì più a rispondere», ricorda Morgana. Nell'ospedale la visitarono e giunsero ad una diagnosi allarmante: Morgana soffre della sindrome di Wilson, una malattia ereditaria che può manifestarsi all'improvviso. Il suo fegato è fortemente avvelenato e in fase di distruzione. Solo un trapianto potrà salvarla. E ciò deve avvenire entro 48 ore.

Dopo l'arrivo del fegato conta ogni secondo

Tornando indietro col pensiero, Morgana racconta col sorriso d'aver volato due volte con l'elicottero della Rega: una volta di persona, l'altra quando è arrivato il fegato nuovo. Si compie il miracolo. Appena due ore dopo l'atterraggio con la paziente all'ospedale ginevrino trovano il fegato compatibile. Un elicottero della Rega porta due chirurghi ginevrini nel luogo dove si trova il donatore. Sistemato nel refrigeratore portatile, al volo i due medici riportano il fegato a Ginevra. «Sentendo l'elicottero avvicinarsi all'ospedale, fummo presi da un gran sollievo», raccontano i genitori di Morgana. L'operazione durò 15 ore e Morgana dovette rimanere all'ospedale per quattro mesi. Poi, finalmente è tornata quella di sempre: una ragazza vivace e spensierata. «Oggi sto bene. Sono infinitamente grata a quelle persone che hanno detto sì alla donazione dell'organo, permettendomi di continuare a vivere.»

Adrienne Prudente

Il periodo difficile li ha saldamente uniti: Morgana con i genitori Rita e Vincenzo

Penuria d'organi

Le 10,7 donazioni d'organo su un milione d'abitanti nel 2006 fanno della Svizzera il penultimo dei paesi europei. In quell'anno, 40 sfortunati pazienti sono morti perché mancava l'organo compatibile per un trapianto. Il 1° luglio 2007 entra in vigore una nuova legge federale sui trapianti d'organi. Questa legge e una campagna dedicata all'argomento, dovrebbero contribuire affinché un numero maggiore di persone siano disposte a donare organi dopo la loro morte a chi ne ha urgente bisogno.

www.swisstransplant.ch
www.asdecoeur.ch





Da non perdere: Il 14 giugno 2007 si tiene la Giornata mondiale della donazione di sangue

Ogni anno nel mondo occorrono 75 milioni di donazioni di sangue. Nella sola Svizzera nell'anno passato ne servivano 309 609. Fatti i necessari accertamenti d'idoneità, si può donare sangue tra i 18 e i 65 anni.

Perché donare sangue è importante? In caso di malattie o dopo incidenti gravi, i pazienti hanno bisogno di derivati del sangue. Le conserve di

sangue si usano soprattutto dopo gravi emorragie, ad es. dopo grossi interventi chirurgici o gravi incidenti. I derivati del sangue urgono anche nelle malattie del midollo spinale (ad es. leucemia), in caso di anemia cronica e malattie che causano mancanze di certe componenti (ad es. fattori coagulanti).

Il sangue è vita

In Svizzera, ci vogliono ogni giorno 1300 donazioni. Solo l'organismo può produrre il sangue, elemento vitale dalle molteplici funzioni. Ancora non esiste il sangue sintetico, poiché le proprietà complesse rendono la produzione industriale impossibile. Per salvare malati e feriti, le donazioni saranno indispensabili anche in avvenire.

Contribuire a salvare vite

La donazione di sangue non deve compromettere la salute né dei donatori né dei destinatari. La compatibilità va stabilita accuratamente da personale medico specializzato. La trasfusione in sé dura soltanto una decina di minuti. Contando anche i preparativi e il riposo dopo la donazione bisogna calcolare 45 minuti di tempo. Donando 500 ml di sangue, contribuite a salvare vite.

Maria Betschart

www.trasfusione.ch

Come contattare la Rega

1414

Il numero d'allarme della Rega per operazioni di salvataggio in Svizzera

+41 333 333 333

Il numero d'allarme per emergenze all'estero

Tel. 0844 834 844

Fax 044 654 32 48

www.rega.ch oppure www.info.rega.ch

Il **centro sostenitori** per domande sul tesseramento, mutazioni d'indirizzo o dello stato civile ecc.

Tel. 041 750 51 67

Fax 041 750 53 55

www.shop.rega.ch

Il **Rega-shop** per ordinazioni

044 654 33 11

Il **centralino** per tutti gli altri reparti amministrativi della Rega

www.info.rega.ch

per tutte le domande che volete inviare alla Rega via e-mail

L'aiuto via cellulare

Se con il cellulare inviate un SMS intestato «123help» al numero 9234 ricevete le istruzioni per il primo soccorso. Vale la pena memorizzarle per poterle richiamare in caso d'emergenza.

Quanti di noi sanno cosa fare per prima cosa dopo un incidente? Inviando un SMS a «123help» al numero **9234**, al costo di 1 franco arrivano sul cellulare le istruzioni per il primo soccorso.

«123help» indica i primi passi:

1. mantenere la calma, guardare, pensare e poi agire
2. lanciare l'allarme al 144
3. applicare le prime misure secondo lo schema ABCD, imparato al corso di primo intervento.

«123help» è stato ideato dalla comunità di lavoro Soccorso della Croce Rossa Svizzera.

www.123help.ch

Passaggi alpini una storia... diabolica

Al Museo dei trasporti a Lucerna è in corso un'affascinante esposizione dedicata ai 125 anni della «Gotthardbahn».

Le Alpi caratterizzano la Svizzera come poche altre specificità topografiche. «ALPENQUEREN» (Passaggi alpini) presenta vie e mezzi di trasporto attraverso le Alpi. L'esposizione mostra i costruttori e i loro mezzi, trucchi e macchinari per rendere possibile l'attraversamento delle Alpi in passato, presente e futuro.

Dal 4 aprile 2007
al 22 ottobre 2008

www.verkehrshaus.ch

Il 14/15 luglio e il 13/14 ottobre 2007, la Rega è sul posto con un elicottero (vedi anche il calendario a pagina 18).

Avventura Svizzera La camminata notturna

In tutta la Svizzera, nella notte di plenilunio del 30 giugno al 1° luglio 2007, si offrono camminate guidate.

Tutte le offerte a colpo d'occhio:
www.wandernacht.ch

Escursioni alpine – obiettivo rifugio

Guida culturale per 50 rifugi alpini CAS. Scoprite il fascino dei rifugi del Soccorso alpino svizzero (CAS): accoglienti, moderni o ambedue. La guida CAS offre 50 consigli di gite e molte storie attorno ai rifugi.

www.sac-cas.ch

Escursioni alpine –
obiettivo rifugi
di Dres Balmer
272 pagine
foto tutte a colori
CHF 44.–, nelle librerie
e presso il CAS
(non in italiano)



Senza pubblicità niente nuovi sostenitori



La campagna pubblicitaria ispirata dalla realtà: i sostenitori ringraziano la Rega, e viceversa.

La Rega è un'istituzione da toccare con mano: infatti, la Rega si dà da fare per essere vicina alle sostenitrici e ai sostenitori. Essendo un'organizzazione sostenuta da contributi volontari, la Rega non può fare a meno della pubblicità. Il team del centro sostenitori è a disposizione di ben due milioni di persone che hanno sottoscritto una tessera. I membri del team parlano da due a cinque lingue, dopo il fine di settimana li attendono 1500 e-mail e nei cassetti tengono caramelle contro la raucedine.

Non c'è dubbio: i sostenitori della Rega sono fieri di ciò che è possibile fare con i loro contributi e, pertanto, raccomandano la Rega ad amici e parenti, s'identificano con la «loro» Rega. Tengono nel portafoglio la tessera Rega e leggono il periodico 1414 a loro dedicato, pubblicato due volte l'anno con una tiratura di 1,5 milioni di copie, nelle tre lingue nazionali.

Cerchiamo la vostra vicinanza

La Rega cerca la vicinanza della sua cerchia di sostenitori, presenti e futuri, partecipando a mostre, fiere artigianali, manifestazioni sportive, organizzando presentazioni varie, giornate delle porte aperte, conferenze presso associazioni, presenziando ai meeting aerei o affiancando i partner. Desideriamo farci conoscere da chi ci sostiene, ogni contatto è gradito. I piloti vi possono spiegare le funzioni dell'eliambulanza, il personale attivo dietro le quinte o i paramedici rispondono volentieri alle domande di chi si avvicina per la prima volta alla Rega. Cercando la vostra vicinanza desideriamo mostrare i tanti volti dietro la nota sigla Rega, creare un rapporto di fiducia e dimostrare che il vostro supporto serve una buona causa.

Concretamente, la Rega nell'anno passato si è mostrata ad oltre 300 manifestazioni in tutta la Svizzera. Vi si sono aggiunti altri eventi ai quali la Rega ha contribuito con materiale o conferenze.

Meglio la pubblicità personalizzata

Accanto agli sforzi per una visibilità accresciuta, per la conquista di nuovi sostenitori puntiamo sulla pubblicità personalizzata. Da quest'anno, infatti, la Rega dà la preferenza al cosiddetto Direct Mailing, indirizzandosi ai potenziali sostenitori con l'invito personalizzato di sottoscrivere una tessera.

Prima di tutto è stato verificato e paragonato l'indirizzario di un'agenzia di Mailing con quello nostro, contenente i nomi dei sostenitori esistenti. Malgrado il lavoro accurato e serio, considerata la grande mole di materiale, ad alcuni sostenitori potrà capitare di ricevere un invito di farsi soci, magari per colpa di indirizzi somiglianti. Per queste eventuali sviste chiediamo sin d'ora scusa e, chissà se non trovate qualche conoscente, interessato a sua volta, cui passare l'invito...

Piccoli riempitivi: un grazie agli editori

Li avrete notati qua e là, saltuariamente nei giornali, le piccole inserzioni che invitano a farsi sostenitori. Sono piccole pubblicità, piazzate gratuitamente dagli editori negli spazi bianchi delle pagine di giornale, a mo' di riempitivo. Abbiamo appena creato una nuova serie di riempitivi per la pubblicazione gratuita, come gesto di generosità. Un grazie di cuore dalla Rega!

Thomas Kenner

Fili a sbalzo

Il monte qui sotto è il Gerbio. Non è veramente un monte ma un corte, come quello in cui soggiorno, che si chiama appunto Cortesello. Nella transumanza, i contadini, fino a mezzo secolo fa, con la bella stagione, dal piano portavano gli animali prima al corte, poi al monte e, col caldo di luglio, sull'alpe. Era, per quella gente, un su e giù, ripetuto tutti gli anni, per occuparsi di quelle macchie verdi fra i boschi e più in alto fra le creste e tenerle pulite affinché crescesse l'erba per le «bestie». Il Gerbio era di Fiore. Da giovane anche lui praticava la transumanza. Poi le mucche le ha vendute e si è occupato dei giardini delle ville dei tedeschi. Ma al Gerbio ci veniva spesso. Costruiva muretti e fioriere pensili sulle rocce. Vi piantava bulbi che portava da Ascona, da Contra dove aveva la casa, da Brione e da Orselina. I suoi fiori sembrava sapessero che lui aveva il loro nome e per un loro sentimento di solidarietà venivano sempre belli.

Nel bosco dovevo fare attenzione a un filo a sbalzo, steso per terra, sul sentiero

Una sera sono sceso da lui che era già oscuro. Nel bosco dovevo fare attenzione a un filo a sbalzo, steso per terra, sul sentiero. Ci si poteva inciampare e cadere. Mi ricordo che con Fiore ci siamo seduti un momento a parlare. Intanto guardavo tre piccoli ritratti che lui aveva cementato, sottovetro, nel muro, all'esterno della cascina. Erano fotografie di suoi eroi che lui s'era portato su per godersi la loro compagnia nella solitudine del monte. I ritratti ci sono ancora: uno è di Don Perozzi, uno di suo padre e l'altro di Lumumba. «Perché Don Perozzi?» gli chiesi, sapendolo comunista e non indulgente con i preti. «Era un grande cacciatore», mi rispose, «un uomo franco e sincero.» L'altro, Lumumba, anche lui comunista, fu assassinato perché si opponeva ai saccheggi dei bianchi nello Stato africano che presiedeva. Gli dissi anche del filo a sbalzo che gli apparteneva, steso per terra. Mi rispose che lo avrebbe tolto perché più non gli serviva per mandar giù la legna dai boschi sopra al corte.

Già che eravamo sull'argomento gli raccontai di un filo a sbalzo, che a Brissago aveva la battuta appena sopra la chiesa della Madonna di Ponte. Io ero poco più di un bambino ed abitavo in quel comune dove mio padre insegnava. Stranamente,

di quel tempo, sono gli odori che ricordo: l'odore del tabacco messo a seccare sul piazzale della fabbrica, l'odore del pavimento di legno dell'aula scolastica disinfettato col petrolio perché c'era stato un caso di difterite, l'odore della cotta, che mettevo da chierichetto quando per natale accompagnavo il prete a benedire le case. Sapeva sempre di stantio e di sacristia quella sopravveste bianca, un odore che il vento freddo di dicembre, fuori, disperdeva subito.

Un chierichetto s'era fermato. Guardava affascinato la «carica» di legna che scendeva veloce...

Quel giorno non era toccato a me accompagnare il prete, ma ad altri due compagni: uno per portare il secchiello dell'acqua santa e l'altro il libro del rituale ambrosiano. Mosé, un anziano perdigiorno, aveva il cesto dove si mettevano le offerte. C'era chi dava soldi, e li metteva nel secchiello dell'acqua santa, e chi dava uova, o pacchi di pasta, o altro e Mosé li poneva nel cesto. Mi raccontarono che i quattro camminavano sparsi, verso la scala del Maglio che iniziava accanto alla battuta del filo a sbalzo. Un chierichetto s'era fermato. Guardava affascinato la «carica» di legna che scendeva veloce, appesa alla fune d'acciaio ed aspettava che battesse.

...perché a quel tempo, per andare in paradiso, si doveva essere in ordine e puliti

La corda che legava il fascio, all'urto, si era spezzata. Partì una stanga che colpì il chierichetto, uccidendolo senza nemmeno che lui s'accorgesse. Ci fu un momento di silenzio. Il prete fissava il bambino, scomposto e immobile, a terra. Più in là c'era il secchiello dell'acqua santa, rovesciato, con, a fianco l'aspersorio ed attorno le monete bagnate, sparse sulla strada. Mosé stringeva a se il cesto delle offerte, con dentro poco, come se qualcuno gli lo volesse togliere e l'altro chierichetto, chissà perché, con lo sguardo rivolto al prete, sorrideva, come se stesse per chiedergli stupito: «Hai visto?» Il ragazzino fu sepolto con la cotta da chierichetto. La veste bianca non sapeva più di chiuso e di stantio, era fresca di bucato. La madre l'aveva lavata perché a quel tempo, per andare in paradiso, si doveva essere in ordine e puliti.



Arnaldo Alberti
Scrittore

www.aalberti.ch

Il 28 febbraio 1957, migliaia di spettatori seguono una dimostrazione di volo sulla Schützenmatte di Basilea, eseguita dall'elicottero Coop pilotato dal collaudatore texano.

50 anni fa: le Cooperative di consumo donano alla Guardia aerea svizzera il primo elicottero

Tante monetine per un miracolo



Durante la Giornata della Cooperativa a Basilea la colletta nazionale inizia con tante monete offerte.

Grande entusiasmo ma pochi soldi. I costi correnti causano notti insonni al cassiere, anche se il materiale di soccorso è messo a disposizione gratuitamente. Ecco le condizioni nelle quali la Guardia aerea svizzera di soccorso si trovava ad operare nei suoi primi anni. Nessuno osò neppure immaginarsi l'acquisto d'un elicottero in proprio. Ma nel 1957, una colletta senza pari fra le Cooperative di consumo fece diventare realtà il sogno impossibile.

«Il mese di dicembre, è notoriamente quello di San Nicolao. Non sappiamo se il nostro pilota (Hermann Geiger) abbia conservato ancora un pochino di fede infantile nei miracoli, fatto sta che il miracolo è diventato realtà.» Per il cronista dell'Unione svizzera delle cooperative di consumo USS (l'organizzazione fondatrice della Coop), nella sua retrospettiva sull'anno 1957, la colletta fra la popolazione fu un piccolo miracolo.

Orecchie e cuori aperti

Un futuro per il salvataggio aereo senza elicottero era impensabile. Un dato di fatto capito ben presto dalla Guardia aerea svizzera di soccorso. Hermann Geiger, noto per i suoi atterraggi

sui ghiacciai e i soccorsi alpini con l'aeroplano nel Vallese, negli inverni degli anni cinquanta ricchi di valanghe si era trovato spesso in situazioni dove atterrare e portare soccorso diretto e urgente era impossibile. Serviva un elicottero... solo che mancava il denaro.

Nel dicembre 1955, Hermann Geiger si rivolse al Patronato Coop, proponendo di includere il salvataggio aereo nel loro scopo di aiutare le regioni montane in difficoltà. La proposta trovò orecchie e cuori aperti. Nel 1956, l'Unione svizzera delle cooperative con tutte le sezioni e alcuni membri organizzò una colletta nazionale che durò tutto l'anno. Fu un'iniziativa senza precedenti. Nella Giornata delle Cooperative del 1956, ragazze in costumi vallesani, con una bandiera



Gennaio 1957:
L'arrivo a Zurigo-Kloten dell'elicottero smontato,
spedito con un aereo cargo

svizzera spiegata raccolsero monete, creando una base finanziaria. Proiezioni cinematografiche e conferenze sull'arco di tutto l'anno sostenevano la campagna. Ciascuno dei membri dell'Unione ricevette una borsa per la colletta. Si riempirono di monete, ma anche biglietti da dieci, cinquanta e cento franchi. Il gruzzolo venne depositato nelle urne collocate nei negozi. Fu un successo strepitoso: a fine anno, con l'aiuto d'un contributo dell'USS, la somma racimolata raggiunse quasi 500 000 franchi. Il comitato del Patronato poté commissionare negli USA il primo elicottero per la Guardia aerea svizzera di soccorso.

Tutti ad ammirare il Bell 47J

Nel gennaio 1957 l'apparecchio giunse a Kloten a bordo d'un aereo cargo. Al montaggio finale da parte della Pilatus Stans seguì il primo volo in Svizzera.

Giovedì 28 febbraio 1957 fu il gran giorno: «Elicottero in volo sul campo sportivo Old Boys!». Volantini e inserzioni nei quotidiani annunciarono la presenza dell'elicottero a Basilea. In programma ci fu una dimostrazione di volo della durata di un'ora, eseguita dal pilota collaudatore texano Joe Mashman. Dopodiché, la direzione dell'USS avrebbe consegnato l'elicottero ufficialmente a Hermann Geiger.

Per migliaia delle persone confluite alle tribune della Schützenmatte era la prima volta che videro un elicottero. Alcuni si erano persino arrampicati sugli alberi e tutti ammirarono la dimostrazione di volo col fiato sospeso.

Sul giornale «Cooperativa» del 9 marzo 1957 si leggeva: «Per un attimo sembrava di trovarsi in un circo, tanto erano acrobatici e leggiadri i volteggi dell'elicottero. Si sollevò con eleganza, fece il giro del prato salutandolo il pubblico con inchini, si alzò in verticale per ridiscendere in un vortice di giri su sé stesso fino a quasi toccar terra. Si bloccò un attimo, sospeso in aria, per poi risalire nuovamente tracciando delle spirali.»

«Lo tratto con riguardo, come faccio con mia moglie»

L'elicottero fu affidato a Hermann Geiger, il primo pilota civile a disporre di un elicottero di salvataggio. Dapprima però dovette imparare a volare con questo nuovo aeromobile e il denaro raccolto dai consumatori bastò persino per pagare il suo corso d'addestramento a Parigi.

D'ora in avanti, l'elicottero HB-XAU stazionato all'aeroporto di Sion svolse regolarmente delle missioni per salvare vite e approvvigionare popolazioni in situazioni d'emergenza.

Dopo la dimostrazione di volo, il pubblico si precipitò sul prato per ammirare l'elicottero da vicino.



Il tempo non si ferma

Il primo elicottero Rega a confronto con il nuovo elicottero Rega

	Agusta Grand (2007)	Bell 47-J (1957)
Peso	2780 kg	1293 kg
Altitudine operativa	6000 m	3200 m
Propulsori	2 turbine	1 motore a pistoni
Potenza	1470 CV	240 CV
Consumo	210 l/h	60 l/h
Velocità	260 km/h	137 km/h
Spazio in cabina	4 + paziente in barella	2 + paziente in barella
Prezzo in CHF	10 000 000.–	500 000.–

Hermann Geiger volò con destrezza nella regione alpina, ma si prese anche gran cura delle parti meccaniche dell'apparecchio. «Lo tratto con riguardo, come faccio con mia moglie», così sembra abbia descritto ad un giornalista il suo rapporto con l'elicottero.

Nuove dimensioni per la Rega

Per la Rega, con l'arrivo dell'elicottero si aprirono nuove dimensioni. L'agile aeromobile rese possibile l'atterraggio accanto al paziente,

le prime cure sul posto e il trasportarlo e ricovero rapido. Dopo le cadute di valanghe poterono portar velocemente cani da valanga e soccorritori, depositandoli sul posto e migliorando le probabilità di sopravvivenza delle persone seppellite.

Per la prima volta, alla Guardia aerea svizzera di soccorso si resero conto di quanto fosse possibile realizzare, grazie al sostegno diretto da parte della popolazione. Il sistema del sostegno diretto della Rega, reso concreto per la prima volta con il dono dell'elicottero nel 1957, oggi è valido come allora.

Walter Stünzi

Dalla primavera del 1957, Hermann Geiger utilizza il primo elicottero della Guardia aerea svizzera di soccorso per le missioni di soccorso nelle alpi vallesane.





Il centro nevralgico della Rega: la centrale operativa all'aeroporto di Zurigo-Kloten. Qui confluiscono tutte le chiamate d'allarme, 24 ore su 24.

Qualcuno chiama aiuto – ma dove si trova?

Negli ultimi tempi, il sistema di localizzazione dei cellulari ha fatto enormi progressi. Oggi è possibile scoprire con più precisione dove si trova la persona che chiede aiuto.

Da qualche mese, le reti GSM dei fornitori delle telecomunicazioni in Svizzera supportano l'individuazione del luogo in cui si trova l'utente che ha chiamato i numeri d'emergenza 112, 117, 118, 144 e 1414, facilitando la localizzazione. Le coordinate della persona che cerca aiuti vengono inviate ad una banca dati nazionale delle emergenze dove è possibile attingerle, ad esempio da parte della Rega, per un rapido intervento di salvataggio.

Non è per contro possibile il contatto diretto con il cellulare. Per fare ciò ci vorrebbe un'interfaccia per le diverse misurazioni. La banca dati delle emergenze indica unicamente l'antenna GSM attivata dalla chiamata e la zona circostante da questa coperta. Interferenze di rilievi, laghi o auto in transito possono falsare le interpretazioni del sistema. Pertanto, una localizzazione puntuale non è ancora possibile.

La più recente tecnologia, introdotta dalla Rega in via sperimentale per alcuni mesi, in caso di necessità visualizza l'informazione sulla cartina geografica. I risultati ottenuti con la sperimentazione nella pratica quotidiana mostreranno se il sistema è in grado di accorciare i tempi d'allarme.



La banca dati delle emergenze fornisce riferimenti generali sulla regione in cui si trova la persona in cerca d'aiuti.

Come prima, all'arrivo di una chiamata d'allarme sono necessarie indagini approfondite per stabilirne la provenienza. E tuttavia, i rilevamenti nuovi sono più precisi e consentono un migliore controllo del probabile luogo di provenienza e della natura dell'accaduto.

Thomas Kenner