

1414

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso Numero 69, novembre 2007

rega 



Missioni a tutte le ore
**Quando la notte
s'illumina**





In copertina:

Intervento all'imbrunire: dopo il tramonto, l'elicottero di salvataggio Eurocopter EC 145 s'avvicina al luogo d'un infortunio nell'Oberland bernese.

4 Primo piano

Missioni a tutte le ore: quando la notte s'illumina

Le giornate di lavoro della Rega, a volte durano di più. Anche di notte. Le squadre Rega portano la medicina d'urgenza sul luogo o trasferiscono pazienti da ospedali regionali ai grandi centri medici.

9 Intervista

Il pilota d'elicottero Walter Schneibel commenta i salvataggi notturni

«Volando di notte, si vedono cose che di giorno non si notano.»

10 Una base alla volta

Elibase Ginevra: la Rega è a Ginevra da 20 anni

La primavera scorsa, la Rega e le Cliniche universitarie di Ginevra hanno celebrato il ventennio di collaborazione.

13 Partner

Aiuto Svizzero ai Montanari e Rega: insieme per la popolazione di montagna

Insieme con la Rega, l'Aiuto Svizzero ai Montanari rende possibili trasporti d'elicottero nelle regioni discoste.

14 L'intervento

Brusca fine di un viaggio in pullman nella Slovenia

La comparsa di emorragie interne all'estero può rendere urgente un rimpatrio con l'aeroambulanza.

16 Poster

La tecnica moderna consente voli medicalizzati anche di notte: un volo notturno con l'eliambulanza Rega.

18 Rega-Inside

Superare il «Röstigraben»

19 Incontri

21 Enigmistica

22 Retrospettiva

Camminare di nuovo con le proprie gambe

Ricucita la gamba ad una bambina, vittima di un drammatico incidente.

24 In breve

25 Servizio sostenitori

27 L'ospite: Arnaldo Alberti

28 C'era una volta

Da mezzo secolo la Rega vola all'estero

32 Prevenzione

Insieme per lo sport invernale più sicuro

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 25.

Consiglio di fondazione della Rega:

Albert Keller*, presidente, Utikon Waldegg;
 Franz Steinegger*, vice presidente, Flüelen;
 Dr. iur. Markus Reinhardt*, Coira;
 Paul Maximilian Müller*, Berna;
 Prof. Dr. med. Daniel Scheidegger*, Arlesheim;
 Marcel Gaille, Onex;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger, Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Ulrich Graf, Winterthur;
 PD Dr. iur. Roland Müller, Staad;
 Dr. med. Andrea Berger, Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 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 n° 69 / nov. 2007
Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega)

Appare due volte l'anno, tiratura 1,469 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. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13);
 M. Heinzer (p. 5);
 O. Born (p. 2, 10, 11, 21);
 G. Baumann (p. 2, 9, 14, 15, 22, 23);
 Ph. Keller (p. 19);
 Ti-press / C. Reguzzi (p. 27);
 F. Engesser (p. 28, 29, 30, 31);
 M. Koller (p. 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, caro sostenitore

E chi non le conosce, le delicate descrizioni in «Vol de Nuit» di Antoine de Saint-Exupéry! Con maestria, il poeta francese nella sua opera descrive le sensazioni del pilota durante un volo notturno quasi interminabile. Volano di notte anche gli equipaggi d'elicottero della Rega, ma qui manca ogni aspetto romantico: stanno portando la medicina d'urgenza. Le richieste di soccorso alla Rega giungono a qualsiasi ora: un infarto non si attiene agli orari diurni... Un tempo, le missioni dopo l'imbrunire erano inusuali, oggi sono parte del lavoro quotidiano. Durante l'anno che sta per finire gli elicotteri della Rega hanno volato di notte 1808 volte.

Un forte impegno consente di eseguire in sicurezza le missioni anche nelle notti più buie. Alla sicurezza dei voli notturni contribuiscono la formazione accurata degli equipaggi, l'ausilio dei mezzi tecnici come i visori notturni e le cartine satellitari digitali con la precisa riproduzione geografica del territorio. Per garantire un atterraggio sicuro anche in caso di guasto di uno dei rotori, la legge prescrive per gli interventi notturni elicotteri bimotori.

L'oscurità per molte persone ha un ché di opprimente o addirittura di minaccioso. Per gli equipaggi Rega, ogni approccio ad un luogo d'incidente al buio è una sfida. Malgrado tutti i mezzi tecnici a disposizione per facilitare le missioni notturne, l'oscurità va affrontata con il debito rispetto. La presente edizione tratta a fondo quest'argomento. Con l'augurio di buona lettura

Ernst Kohler, presidente di direzione

Gli equipaggi Rega sono pronti al decollo 24 ore su 24

Quando la notte s'illumina



Fuori dell'hangar, pronto ad affrontare la notte.

I giorni di lavoro della Rega talvolta s'allungano. Gli equipaggi, infatti, sono pronti al decollo giorno e notte. Anche dopo l'imbrunire portano i primi soccorsi sui luoghi d'incidenti o trasferiscono pazienti urgenti da ospedali regionali nelle cliniche universitarie.

Ora di cena all'elibase Rega di Dübendorf: il pilota, il soccorritore professionale e il medico curano l'alimentazione, sana e variata. «Ci aiuta a rimanere in buona forma fisica e mentale, anche per i voli notturni», dice il pilota Beat Marti con convinzione. Mentre mangiano, i tre passano in rassegna le ore della giornata. Dopo tre interventi urgenti e il trasferimento d'un paziente in un ospedale centrale, per il momento la loro giornata si è conclusa. A fine pasto, anziché godersi ora la serata, i tre della base Rega zurighese si preparano ad eventuali voli notturni. Il soccorritore professionale Matthias Büeler mette l'elicottero al riparo nell'hangar, il pilota Beat Marti pulisce i vetri e verifica il buon funzionamento del gruppo ottico. C'è da cambiare un faro alogeno. «Di notte,

l'illuminazione del posto d'atterraggio richiede tutti i fari disponibili», spiega.

Una notte a rischio d'interventi

Di nuovo insieme, i tre esaminano le condizioni meteo della notte. Alcuni piovoschi lasciano presagire una notte a «rischio» di interventi notturni.

E, puntualmente, verso le 21.30, la centrale operativa mobilita l'equipaggio dell'elibase zurighese per un grave incidente stradale nella zona confinante tra San Gallo e Zurigo. Una collisione frontale tra due auto a Diemering (SG) ha fatto diversi feriti, uno dei quali è imprigionato nelle lamiere della sua auto. Sul posto, oltre a polizia e autoambulanze si trovano pure i vigili del fuoco.

Per fortuna, i preparativi sono stati accurati, il visore notturno è pronto all'uso. Poco dopo la chiamata d'allarme, l'elicottero esce dall'hangar, e le turbine cominciano a girare. Pronti al decollo nell'oscurità: il pilota Beat Marti si dirige dapprima verso ovest. Al momento, la destinazione esatta è sconosciuta. Poco dopo, la centrale operativa comunica le coordinate precise del luogo d'intervento. Matthias Büeler inserisce i dati nel sistema di navigazione. Il pilota richiede alla torre di controllo il permesso di decollare mentre più tardi, il soccorritore professionale via radio entra in contatto con la polizia sul posto dell'incidente. Questa ha trovato un posto d'atterraggio e segnala una linea d'alta tensione nei pressi. La luce azzurra sulla macchina della polizia con il visore notturno è ben visibile anche da lontano.

Un ferito grave è ancora prigioniero della sua auto

Un agente con gilet rifrangente dirige l'eliambulanza verso il prato vicino al luogo d'incidente, dove atterrerà. Con il visore notturno, Beat Marti vede tutti i dettagli attorno al posto d'atterraggio e, fra linee telefoniche e alberi, stabilisce la via d'approccio. Dopo un rapido briefing con i colleghi inizia l'atterraggio aiutato da tutti i fari dell'elicottero accesi.

Una volta atterrati, il primo a scendere dall'elicottero è il medico. Prima di tutto e cosa non facile, il Dr. Alain Richard vuole farsi un'idea della situazione e dei pazienti da assistere. Il medico



Ridurre il rumore

I voli notturni per natura sono fonte di rumore che ogni volta sveglia tante persone. Per fortuna, la popolazione dimostra molta comprensione per queste missioni, che spesso salvano delle vite. L'eliambulanza è sempre fonte di rumore. Di notte però, il disturbo sembra più fastidioso. I piloti scelgono pertanto una rotta ad una quota compatibilmente alta e rallentano sopra le zone densamente popolate, cercando così di ridurre attivamente il disturbo.

Grazie ai potenti fari dei pompieri che illuminano lo scenario quasi surreale, il lavoro notturno in questo caso non è molto diverso da quello diurno.





Quanto bel verde...

Il visore notturno chiamato anche NVG («Night Vision Goggles») rinforza la luce residua; questo cannocchiale riesce a rinforzare la luce residua fino a 3000 volte, rendendola visibile all'occhio umano. Tutto appare come immerso in una luce verde, mentre si stagliano nubi, rilievi e la rete viaria. Il visore è montato sul casco del pilota che durante l'atterraggio lo sposta dando via alla vista normale.

dei soccorsi terrestri gli assegna il paziente più grave. Questi è tuttora imprigionato nella sua auto. In queste condizioni, posare una flebo al ferito è cosa tutt'altro che semplice. Tutt'attorno, il rumore assordante di vetri rotti e lamiere tagliate: per liberare il ferito con cautela i vigili del fuoco devono tagliare le lamiere.

«Non è facile lavorare in queste condizioni» spiega Alain Richard. Si è confrontati con varie sfide lanciate contemporaneamente. Insieme con le prime misure vitali, vanno curate d'urgenza diverse ferite del paziente sanguinante e, visti i gravi traumi, il ferito va al più presto intubato e ventilato artificialmente.

I fari dei pompieri illuminano lo scenario surreale

Il lavoro notturno sul luogo dell'incidente in questo caso non è molto diverso da quello di un intervento diurno. I potenti fari dei vigili del fuoco, infatti, illuminano a giorno lo scenario quasi surreale. Il principio della Rega, di portare il più rapido possibile la medicina d'urgenza sul luogo d'un incidente, vale anche qui.

A questo punto occorre decidere in quale ospedale ricoverare il paziente. Viste le gravi lesioni ci vuole un ospedale universitario, nel caso specifico la Clinica universitaria di Zurigo. Si tratta di affrontare nuovamente l'oscurità. Il volo verso Zurigo non pone problemi. L'illuminazione all'eliporto sul tetto della clinica, attivata via telecomando dall'equipaggio dell'eliambulanza,

Sull'eliporto dell'ospedale, l'equipaggio sistema il paziente sulla barella pronta per ricoverarlo in clinica.





Luce soffusa anche per il medico che sorveglia il paziente durante il volo.

è ben visibile sin dal volo d'approccio. Dopo l'atterraggio, tutto fila liscio come l'olio: nel cosiddetto «shock room», un'equipe medica attende il ferito grave. A consegna avvenuta, la missione per la Rega è terminata. L'elicottero sparisce nuovamente nell'oscurità della notte e raggiunge la base di Dübendorf. L'equipaggio provvede al rabbocco di carburante, al ristabilimento del materiale e, infine, redige i verbali dell'operazione. Poi tutti si coricano. Chissà se il resto della notte sarà tranquillo...

Thomas Kenner

La missione notturna inizia di giorno...

Per garantire la prontezza all'intervento anche di notte, le squadre Rega osservano le seguenti regole:

- alimentazione sana ed equilibrata (tutte le basi Rega sono provviste di una zona di cottura)
- sufficiente apporto di liquidi
- protezione degli occhi (occhiali da sole se necessari)
- rispettare possibilmente brevi pause
- mantenersi in buona forma fisica

«Volando di notte, si vedono cose che alla luce del giorno non si notano»

Un tempo inusuali, oggi le missioni notturne per gli equipaggi Rega sono ormai parte del lavoro di tutti i giorni. Ne abbiamo parlato con il pilota d'elicotteri Walter Schneibel, responsabile Rega della formazione ai voli notturni.

Da 26 anni, lei esegue voli di salvataggio per la Rega. Ricorda ancora la sua prima missione notturna?

Lo ricordo molto bene perché a quei tempi non c'erano ancora i visori notturni ed era un intervento che ha lasciato il segno. Ero ai miei primi giorni d'attività come pilota della Rega, quando con l'equipaggio di Losanna feci la prima missione notturna in una zona a me sconosciuta. Si trattò di trasferire un paziente urgente dall'ospedale regionale di Riaz alla clinica universitaria di Losanna. Fu una vera sfida. Avendo però al mio fianco un soccorritore professionale dalla lunga esperienza, pur essendo novello pilota mi sentii a mio agio.

Come ci si orientava allora nell'oscurità?

Prima di decollare, cartina alla mano si stabilirono rotta, quota minima, distanza e i minuti di volo. Già durante i preparativi ci si concentrava su possibili fonti luminose alle quali orientarsi, ad esempio paesi di una certa grandezza, caratteristiche topografiche, un'antenna illuminata o eventualmente l'autostrada.

Volare nella notte non crea un certo disagio?

No. Già durante quella prima missione notturna, l'esperienza del soccorritore professionale accanto a me suppliva la mia mancanza di familiarità con il territorio notturno. L'esperienza in generale dà sicurezza. Per questa ragione, ancora oggi il pilota o il suo soccorritore professionale deve avere una profonda conoscenza del territorio. Le nozioni acquisite durante i voli diurni tuttavia non sono applicabili tali quali ai voli notturni, perché di notte il paesaggio variamente illuminato dalle luci di un luogo appare molto diverso. Un edificio insignificante di giorno, di notte può diventare un riferimento importante grazie ad un'illuminazione particolare. Durante un volo notturno, infatti, si registrano cose che di giorno non si notano. Le cartine con gli ostacoli aerei segnalano le antenne illuminate, mentre altre fonti di luce artificiale quali incroci o sottopassaggi stradali sono preziosi punti di riferimenti che si riescono a vedere solo con l'esperienza.

A quei tempi c'erano mezzi tecnici adatti a facilitare i voli notturni?

Allora, sull'elicottero Alouette III fu montato di serie il grande faro di ricerca «Spectrolab SX-16». Faro che ancora oggi è utilissimo e in dotazione agli elicotteri odierni Eurocopter EC 145 e Agusta A 109 K2.

Lei, come pilota Rega ha contribuito in modo decisivo alla formazione e all'equipaggiamento della Rega. Quando sono stati adottati i primi visori notturni?

Una ventina d'anni fa, in una rivista specializzata inglese vidi per caso un articolo sull'uso militare di questi strumenti. L'allora capo



Walter Schneibel: «Nonostante tutti i mezzi ausiliari tecnici, la notte va affrontata con il debito rispetto. Nemmeno i mezzi tecnici più avanzati trasformano la notte in giorno.»

pilota Rega non esitò ad autorizzare i primi voli test con i potenti visori della terza generazione. I risultati furono tali per cui entro un anno, la Rega ne dotava tutte le sue elibasi. Non posso immaginarmi di rinunciare a questo mezzo ausiliario, sebbene sia ormai solo un complemento e, secondo le nostre direttive, un volo dopo il tramonto si esegue soltanto se sarebbe possibile anche senza l'NVG. Oggi, inoltre, il navigatore digitale e satellitare facilita le missioni notturne in modo significativo.

Con questi mezzi tecnici è possibile trasformare la notte in giorno?

Fra i grossi problemi d'un tempo era, trovarsi improvvisamente in mezzo alle nuvole oppure poter valutare le condizioni meteo in generale. Oggi, grazie all'ausilio delle webcam, cartine meteorologiche e animazioni meteo in Internet, disponiamo di dati molto attuali e affidabili, e con il visore riusciamo a valutare le condizioni meglio anche durante il volo. E tuttavia, nonostante tutta la tecnologia la notte va rispettata: nemmeno con tutti i mezzi elettronici la notte si trasforma in giorno.

Intervista: Thomas Kenner



Collaborazione con l'Ospedale universitario di Ginevra

La Rega è a Ginevra da 20 anni

A primavera di quest'anno, Rega e HUG (Hôpitaux Universitaires de Genève) hanno festeggiato i 20 anni di collaborazione. La convenzione tra i due partner riguardante il salvataggio aereo nella regione di Ginevra data del maggio 1987.

L'elibase gestita dall'HUG per conto della Rega è la compagnia aerea professionale più piccola della Svizzera. Con un solo elicottero EC 135, un equipaggio di sei piloti e soccorritori professionali, come pure un gruppo di 15 medici anestesisti della clinica riesce ad offrire un servizio notevole. «L'anno scorso abbiamo eseguito 376 interventi, due terzi dei quali dopo incidenti, un terzo per trasferimenti di pazienti da ospedale in ospedale», spiega Bertrand Tornay, pilota e capo base. Il raggio delle operazioni negli ultimi anni si è costantemente allargato. Poco più di un quinto

delle missioni si è svolto nel confinante territorio francese.

Marcel Gaille, un tempo pilota della base di Ginevra, oggi è membro del consiglio di fondazione della Rega. Lui ci racconta: «Nel 1971, il consiglio di stato di Ginevra voleva soprattutto poter disporre di un elicottero proprio per le necessità della protezione civile e della polizia. Presto si stabilirono contatti regolari con la Rega. Solo con il maggio 1987, all'equipaggio si aggiunse un medico dell'HUG, e Ginevra divenne un'elibase medicalizzata e partner della Rega.»

Presenza regolare sull'eliporto dell'HUG (Hôpitaux Universitaires de Genève): elicottero ed equipaggio dell'elibase ginevrina, partner della Rega.



L'elicottero ginevrino è attrezzato per la ricerca di aerei dispersi

Rega 15, così la denominazione interna dell'elicottero romando, all'aeroporto internazionale di Ginevra è collocato in posizione privilegiata. Ciò significa che l'elicottero può volare 24 ore secondo le regole del volo strumentale, anche quando le condizioni meteo non consentono il volo a vista, eccezion fatta per i periodi di nebbia. L'elicottero è inoltre attrezzato per la localizzazione di emittenti d'emergenza e, pertanto, può aiutare le Forze aeree e l'Ufac nella ricerca di velivoli dati per dispersi.

Nel corso di una breve cerimonia, il direttore del Dipartimento ginevrino della salute pubblica, Pierre-François Unger, ha ringraziato gli equipaggi del loro impegno quotidiano, e la Rega per la sua eccezionale rete di salvataggio, capace di portar soccorso per via aerea su tutto il territorio nazionale in un lasso di 15 minuti di volo. Ha paragonato la cooperazione ventennale tra Rega e HUG ad un «autentico rapporto d'amore», sottolineando infine l'importanza attribuita a questo pronto intervento aereo anche da parte della popolazione di Ginevra.

Adrienne Prudente



**2 milioni di sostenitori:
i fortunati van der Bents di Veyrier (GE)**

**Resoconto della visita
al Rega-Center**

Non dimenticheremo mai il 12 aprile 2007 e quel che ci ha fatto vivere la Rega quel giorno! L'accoglienza all'elibase Losanna era cordialissima. Il volo successivo con l'elicottero fino a Zurigo-Kloten è stato per noi una prima assoluta. Con il pilota Peter Hässig eravamo in buone mani e abbiamo goduto in pieno la splendida giornata primaverile e il volo sopra le Alpi svizzere.

Dopo l'atterraggio potevamo sbirciare dietro le quinte della Rega. Siamo sorpresi quante categorie professionali lavorano per la Rega: piloti d'aerei ed elicotteri, soccorritori professionali, medici, personale paramedico, meccanici e impiegati d'ufficio.

Particolare impressione ci ha fatto la centrale operativa. Sulle cartine geografiche della Svizzera, d'Europa e di tutto il mondo spiccavano frecce rosse, indicanti le missioni in corso. Ci siamo resi conto di quanto deve essere a volte difficile prendere le decisioni giuste e organizzare le missioni complesse.

Fino a ieri, la nostra idea della Rega era di quei famosi elicotteri rossi che atterrano sulle piste di sci per soccorrere gli sportivi infortunati. Oggi sappiamo che l'aiuto della Rega si estende su un campo molto più vasto. Ora capiamo che tante nazioni invidiano alla Svizzera quest'istituzione straordinaria.

Famiglia van der Bent



Gita consigliata dal partner Rega a Ginevra

Scoprite la storia della prima e più importante organizzazione umanitaria del mondo!

Il Museo della Croce Rossa internazionale e della Mezzaluna Rossa si trova nel centro città di Ginevra. Il visitatore vi trova il racconto della storia straordinaria di milioni di donne e uomini, impegnati in tutto il mondo per quest'opera umanitaria. Per Jonathan Volorio, pilota dell'elibase Rega/HUG, è la storia della solidarietà, toccante e nel contempo affascinante.

I visitatori s'immergono nell'affascinante storia della più importante organizzazione umanitaria attiva nel mondo. Foto, filmati, documenti e oggetti offrono un'ampia panoramica dell'opera, fondata nel 1863 dallo svizzero Henry Dunant. Tutto questo fa comprendere come nascono le catastrofi e i conflitti internazionali.

Fino al 28 gennaio 2008, il «Grand Prix de la catastrophe» tratta la problematica della gara di diverse organizzazioni d'aiuto durante le missioni d'emergenza dopo le catastrofi naturali.

Per saperne di più: www.micr.ch

Aiuto Svizzero ai Montanari/Berghilfe e Rega

Insieme per il futuro della popolazione di montagna

L'Aiuto Svizzero ai Montanari o Berghilfe è un partner affidabile delle popolazioni di montagna. Insieme con la Rega, la fondazione rende possibile i trasporti con elicottero nelle zone di difficile accesso. Ogni anno sostiene centinaia di progetti con i quali i contadini di montagna si creano un futuro.

Da decenni, Aiuto Svizzero ai Montanari e Rega collaborano strettamente: durante l'estate sull'alpe, le due fondazioni assumono insieme l'organizzazione dei trasporti aerei di animali feriti o morti all'alpeggio. Ogni anno durante il periodo estivo il migliaio di interventi per i contadini serve al trasporto di vitelli, manzi e vacche. La casistica è molto varia, quasi come quella dei «comuni» voli della Rega: a volte occorre trasportare un veterinario sull'alpe, altre volte il bestiame su un'alpe isolata ha bisogno di mangime. Più delle volte comunque si tratta di recuperare e trasportare animali malati, feriti o morti fino al più vicino accesso carrabile, dove possono essere caricati su di un veicolo da trasporto.

Vasto campo d'attività, tanti benefici

Da oltre 60 anni, l'Aiuto Svizzero ai Montanari/Berghilfe, s'impegna nelle regioni prealpine e alpine abitate e coltivate. Sono un patrimonio prezioso per tutta la nazione, sia come base esistenziale che come spazio del tempo libero. Non ci si limita a sostenere le famiglie contadine quando è da risanare la vecchia stalla. L'Aiuto Svizzero ai Montanari procura anche il mezzo di trasporto per le scolaresche, affinché anziché su sentieri pericolosi, possano raggiungere le scuole in sicurezza. In altri casi contribuisce alla trasformazione del vecchio ospedale d'una comunità montana in moderno centro della salute. Concede contributi a persone volenterose di mantenere aperti i negozi del paese, oppure rende possibili corsi di formazione o biblioteche, aperti alla popolazione di valli discosti. Con l'Aiuto Svizzero ai Montanari, il caseificio può rimanere in paese offrendo posti di lavoro e generando entrate gradite.

«L'avvenire non è una coincidenza»

«Le nostre regioni alpine hanno un futuro», dice Hugo Höhn, direttore dell'Aiuto Svizzero ai Montanari. La premessa è che le popolazioni possano vivere in condizioni economiche e sociali allettanti, senza essere costretti ad emigrare nel fondovalle. Ed è qui che il sostegno dell'Aiuto Svizzero ai Montanari è decisivo. «Aiuto all'auto-aiuto» è il motto della Berghilfe: in altre parole, ci vuole sempre anche l'iniziativa propria dei montanari. «Le popolazioni delle regioni alpine dimostrano d'essere pronte ad uscire dal vecchio tran tran e di imboccare nuove vie con buone idee e molta energia», dichiara Höhn. «Necessitano e meritano il nostro sostegno perché l'avvenire non è una coincidenza!»

Kaspar Abplanalp/Thomas Kenner

Durante l'alpeggio, anche manzi e mucche fanno parte dei «pazienti» della Rega.

L'Aiuto Svizzero ai Montanari in breve

La fondazione Berghilfe fu costituita nel 1943 e si finanzia esclusivamente con donazioni. Con il sostegno alla popolazione svizzera di montagna contribuisce in modo significativo a sviluppare spazi economici e di vita, a conservare culture locali, curare il paesaggio e combattere l'abbandono delle regioni alpine.

Per l'Aiuto Svizzero ai Montanari lavorano a titolo onorario 30 periti che esaminano attentamente e sul luogo le richieste di sussidi provenienti dalle zone montane. Nel 2006, ha potuto mettere a disposizione delle popolazioni di montagna in totale 28,6 milioni di franchi, con conseguenti investimenti per un ammontare stimato di 150 milioni, ricadute prevalentemente locali e creazione di posti di lavoro.

L'anno scorso, i contributi sono andati a 937 progetti nei campi agricolo, forestale e della produzione di legno, inoltre per formazione, turismo, energia, artigianato e salute. Nelle situazioni d'emergenza, l'Aiuto Svizzero ai Montanari offre assistenza immediata e diretta. L'organizzazione reca il sigillo della fondazione ZEWO ed è certificato da SQS/VMI, per la qualità del management no profit NPO.

www.berghilfe.ch





Aeroporto di Portorož: tutto è pronto per l'imbarco.



Nonostante infusioni e monitoraggi, il paziente riesce a lanciare uno sguardo...

La comparsa di emorragie interne può essere mortale

Brusca fine di un viaggio in pullman nella Slovenia

Helmut D. ha perso molto sangue e si trova nelle cure intensive dell'ospedale di Portorož nella Slovenia. È indebolito e si sente smarrito. Le cause delle forti emorragie, comparse all'improvviso, vanno cercate e curate. I medici nella centrale operativa di Klotten e i medici sul posto concordano che il rimpatrio in aeroambulanza e il ricovero in un centro medicalizzato è urgente.

Pronta guarigione! La Flight Nurse della Rega si congeda dal paziente.





... sul maestoso panorama delle alpi bernesi.



Aeroporto Berna-Belp: la missione rimpatrio si sta concludendo.

Helmut D. e sua moglie desiderano evadere per alcuni giorni dall'inverno freddo e umido. Come altre volte, i due prenotano un viaggio collettivo con un pullman. Questa volta la meta è Portorož, un pittoresco centro balneare sulla costa istriana dell'Adriatico.

Una sera, il programma prevede una cena con spettacolo sloveno, ma il pensionato quasi settantenne si sente poco bene. Decide di rinunciare al ricco pasto, e dopo qualche passo all'aria fresca si ritira e si corica presto. «Passerà!» si dice.

Tanto sangue nel vomito

Ma anche l'indomani, il turista svizzero non si sente meglio, al contrario. La moglie si spaventa a vederlo: è pallido e non si sente niente bene. Gli viene da rimettere e il vomito contiene tanto sangue. La moglie preoccupata chiama la ricezione e presto arriva l'autoambulanza dell'ospedale locale.

Più tardi, nel pronto soccorso dell'ospedale, Helmut D. si sottopone a numerose visite e analisi. Fra altro subisce un esame dello stomaco con la sonda, una procedura sgradevole e dolorosa. Al paziente viene voglia di lasciare subito l'ospedale. Da provetto marinaio non si lascia abbattere facilmente: ha vissuto per mesi all'estero sul suo veliero a motore, resistendo a diverse tempeste. Gli esami hanno rivelato nell'esofago diversi vasi sanguigni lesi, all'origine delle emorragie e che minacciano di cedere di nuovo. Helmut D. deve rimanere sotto sorveglianza.

Il quinto giorno scatta l'allarme Rega

Non può né mangiare né bere ed è allacciato alle infusioni. Seppure non abbia più rimesso, secondo le analisi di laboratorio ci dovevano essere ulteriori emorragie. Il paziente riceve diverse trasfusioni di sangue. Nel frattempo è chiaro che non potrà affrontare il ritorno in pullman. La moglie ritorna a casa con il gruppo. Da sola e senza conoscere la lingua non sarebbe stata di grande aiuto a Portorož. I congiunti in Svizzera intanto allarmano la Rega. Il medico Rega si mette immediatamente in contatto con l'ospedale sloveno, e dopo il consulto, i medici concordano sulla necessità d'un trasporto

con l'aeroambulanza Rega. Per non correre inutili rischi, si fanno ulteriori accertamenti e analisi di laboratorio. L'indomani, il paziente riceve l'agognata chiamata dalla centrale operativa Rega che organizza il volo di ritorno.

In patria dopo un'ora di volo

Sei giorni dopo il ricovero, Helmut D. lascia l'ospedale sloveno. Una dottoressa d'urgenza l'accompagna durante il tragitto in autoambulanza all'aeroporto di Portorož. L'aeroambulanza è in attesa sulla piazzuola accanto alla pista deserta. I piloti hanno già sbrigato tutte le formalità, il medico e l'infermiera della Rega accolgono il paziente a bordo dell'aeroambulanza. Poi lo sistemano sul lettino dell'unità volante di cure intensive, e tutto è pronto per il volo a casa. Finalmente, Helmut D. può parlare della sua condizione medica con gli specialisti che lo capiscono. Il personale dell'ospedale sloveno era stato cortese e disponibile ma le difficoltà linguistiche apparivano insormontabili.

L'infermiera collega i vari tubi e cavi ai monitor dell'aereo. Con i suoi 1200 metri di lunghezza, la pista di Portorož è al limite di quanto occorre all'aeroambulanza Rega per decollare, e il pilota spinge i due reattori in «avanti tutta». Presto il jet con la croce rossa sulla carlinga raggiunge la quota di crociera. Il volo trascorre senza problemi medici. Dopo meno di un'ora di volo l'aereo imbocca la via d'approccio all'aeroporto di Berna-Belp. Dagli oblò del jet, Helmut D. riesce a intravedere e riconoscere le alpi bernesi. Non c'è più dubbio, manca poco all'atterraggio.

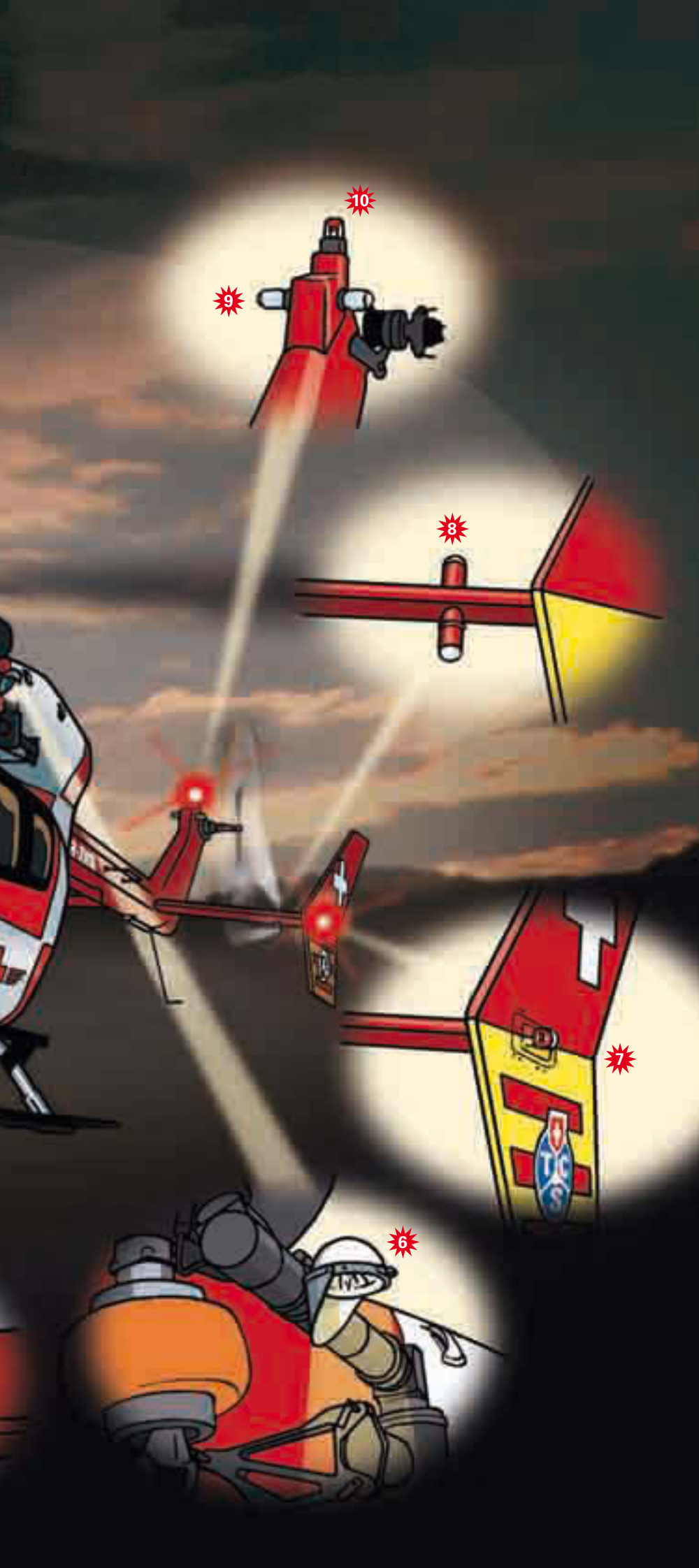
L'autoambulanza è pronta all'aeroporto. Fatto passare dalla rampa di imbarco costruita su misura per la Rega, il paziente raggiunge terra ferma ed è preso a bordo del mezzo di soccorso terrestre. Il medico della Rega comunica al soccorritore professionale dell'autoambulanza i dati medici del paziente e poi le vie del passeggero e dell'equipaggio aereo si separano. Fra poco, il paziente sarà ricoverato all'ospedale cantonale di Fribourg. Sarà sottoposto ad ulteriori analisi e terapie, ma quel che conta ora è d'essere vicino alla propria famiglia, anche se non ancora a casa propria.

Gery Baumann

La tecnica moderna del «Nightrider»

I pazienti hanno bisogno della Rega anche di notte. Un intervento su cinque inizia dopo l'imbrunire. Fuori degli spazi aerei controllati, i piloti volano a vista. Diversi mezzi ausiliari tecnici, dai fari anticollisione al sistema di navigazione digitale fino al visore notturno, aiutano a ridurre il rischio.





1 Visore notturno (NVG)

Il visore notturno rafforza la luce residua del cielo notturno fino a 3000 volte. L'occhio vede un'immagine verdastra nella quale si stagliano sistemi viari, nuvole e rilievi del terreno.

2 Faro fisso (250 Watt)

Con il faro fisso, l'elicottero segnala la sua presenza ad altri velivoli o ai soccorritori a terra.

3 Faro di ricerca integrato

Serve al pilota per illuminare la zona d'atterraggio e rende visibili gli ostacoli. Il faro di ricerca ha un raggio di 150° ed è inclinabile di 73°.

4 Faro grande di ricerca SX 16 «Spectrolab»

Serve alla ricerca notturna di persone disperse. Potenza luminosa 30–40 milioni di candele, portata del fascio di luce 1,6 km; pesa 29 kg ed è girevole e inclinabile. Si monta solo in determinate occasioni.

5 Faro d'atterraggio con angolo sinistro di 30° (250 W)

Serve ad illuminare il campo visivo del soccorritore professionale durante l'atterraggio.

6 Faro dell'argano (250 W)

Il fascio verticale illumina il gancio dell'argano durante le missioni notturne.

7 Luci di posizione

Come prescritto dalle norme per l'aviazione, marcano la presenza dell'elicottero con luci costanti: a sinistra rosso, a destra verde e sul retro bianco.

8 Tail Flood Lights

La luce costante bianca illumina la zona di pericolo del rotore di coda.

9 Strobe Lights (bianco)

Le luci bianche lampeggianti sono visibili a 360° e da lontano.

10 Anticollision Lights (rosso)

Queste luci lampeggianti rosse visibili anche con l'NVG sono accese giorno e notte e servono a segnalare la presenza ad altri velivoli.

Dove incontrare la Rega?

Modhac, La Chaux-de-Fonds

26.10.-4.11.2007

I Viaggiatori, Lugano

1.-4.11.2007

Präventa, Zürich Hauptbahnhof

2.-4.11.2007

Foire de Genève

8.-18.11.2007

Selezione Ambiente, Locarno

9.-18.11.2007

Comptoir Broyard, Payerne

9.-18.11.2007

Verkehrshaus, Luzern

17.-18.11.2007

Winterthurer Messe

28.11.-2.12.2007

Vacances, sports et loisirs,**Genève**

25.-27.01.2008

FESPO, Zürich

31.1.-3.2.2008

Ferienmesse St. Gallen

8.2.-10.2.2008

Basler Ferienmesse

15.2.-17.2.2008

Verkehrshaus, Luzern

29.-30.3.2008

Zürichsee Messe, Wädenswil

2.-6.4.2008

Verkehrshaus, Luzern

3.-4.5.2008

Sul nostro sito trovate sempre l'elenco aggiornato di fiere ed esposizioni alle quali è presente la Rega.

www.rega.ch (Servizi/manifestazioni)

Sondaggio: la Rega capolista

Secondo un recente sondaggio, la Guardia aerea svizzera di soccorso è l'impresa svizzera più stimata. Il giornale economico «Cash Daily» ha scritto: «Le multinazionali UBS, Nestlé o Roche primeggiano con gli utili, ma non nella graduatoria della stima popolare. La massima fiducia delle svizzere e degli svizzeri va alla Rega.»

Nel 2007, l'istituto per la ricerca di mercato IHA-GfK AG, con uno studio rappresentativo e intersettoriale ha esaminato per la seconda volta reputazione e stima delle maggiori imprese in Svizzera. Sono state intervistate oltre 3500 persone. Per la prima volta sono state considerate anche le organizzazioni no profit. La Rega ha raggiunto il vertice della classifica.

Alcuni media hanno annotato che «l'asticella Rega», con 85 su 100 punti possibili è stata troppo alta per aziende «normali» orientati verso gli utili. In questo gruppo, l'asticella si è fermata a 80 punti, ottenuti da Swatch, piazzata seconda dietro la Rega. Swatch è seguita da Logitech, Hergiswiler Glas, Lindt & Sprüngli e Leica Geosystems, con 76 fino a 79 punti.

Thomas Kenner

Cronografo Rega Pulse «EDITION 2007»

La fabbrica d'orologi Rodania ha sviluppato ulteriormente l'orologio Rega Pulse. Il modello esclusivo, frutto della collaborazione con la Rega, è un cronografo con scala dei battiti cardiaci (20 battiti), data e movimento al quarzo di precisione svizzera. Vetro zaffiro inconfondibile e cassetta in acciaio lucidato, è impermeabile fino a 50m di profondità. Cinturino in caucciù o metallo, quadranti in cinque varianti. Rega Pulse è disponibile direttamente dal produttore al prezzo di CHF 595/650: www.rodania.ch. CHF 90 di ogni orologio venduto confluiscono al conto sostenitori Rega.



Campagna sostenitori nella Svizzera romanda

Superare il «Röstigraben»

Due milioni di sostenitrici e sostenitori: la Rega è un'istituzione nazionale presente in tutti i ceti della popolazione. Nella Svizzera romanda si potrebbe fare di più. La cerchia dei sostenitori è un po' meno folta. Con una campagna supplementare in francese la Rega vuole «equilibrare» le cose.

La famiglia van der Bent di Veyrier (GE) ha dato il buon esempio: con l'inizio dell'anno i genitori con tre figlie hanno sottoscritto una tessera per famiglie (vedi pagina 11). La Rega vorrebbe migliorare la presenza nella Svizzera di lingua francese e invita le romande e i romandi a seguire l'esempio della famiglia citata.

Più presenza in Romandia

I sostenitori Rega romandi sono appena il 17 per cento. Rispetto alla Svizzera tedesca con il 26 per cento e oltre il 27 per cento in Ticino, i romandi sono pochini. In autunno, delle campagne speciali mirano ad avvicinare anche loro di più alla Rega. Il messaggio propagato: chiunque, dovunque può aver improvvisamente bisogno dell'aiuto della Rega. Ma, senza il sostegno di sostenitrici e sostenitori, la Rega non esisterebbe.

Le cifre parlano chiaro: ogni mese gli svizzeri spendono fino a 30 franchi per i più svariati giochi di fortuna e lotterie. Lo stesso importo di una tessera singola per un anno. E, pensare che statisticamente, la probabilità di aver bisogno dell'aiuto della Rega è 15 000 volte maggiore di quella di fare sei al lotto.

La tessera come un biglietto di lotteria

Questo il messaggio sul quale si basa la campagna nella Svizzera romanda. Vuole far riflettere, e paragonando il biglietto di lotteria alla tessera Rega vuol visualizzarne il valore. La campagna inizia con un lancio in tv e nei cinema. Il volantino in seguito distribuito nelle cassette delle lettere ha le apparenze d'un biglietto di lotteria. L'invito è di cogliere l'occasione e farsi sostenitrici e sostenitori della Rega.

Lo sforzo straordinario della Rega mira a portare a lungo termine il numero dei sostenitori nella Svizzera romanda alla media nazionale e così colmare un pochino «il Röstigraben» nel salvataggio aereo svizzero.

Walter Stünzi

Riprese con il Challenger per lo spot per il cinema e la televisione.





Il deposito del materiale medico è al centro del lavoro di Madeleine Schärer e delle sue colleghe: un enorme armadio a cassetti ruotanti.

La logistica farmaceutica, un lavoro svolto dietro le quinte

Farmaci e quaderni da colorare

Per curare i pazienti nell'aeroambulanza e sui voli di linea, paramedici e medici hanno bisogno di apparecchiature funzionanti e materiale medico a sufficienza. Di questo si occupa la logistica medica, operando dietro le quinte.

Una scodella di bacche rosse luccicanti. Di fianco, una torta ai ribes emana un profumo invitante. Madeleine Schärer ha colto le bacche la sera prima nel proprio orto. Ora, durante la pausa i colleghi di lavoro gustano le delizie da lei offerte. Madeleine Schärer si occupa dal 1996 della logistica farmaceutica della Rega. Prima, per qualche anno si era occupata di pazienti della Spitex, oggi provvede al rifornimento di materiale medico per il personale sanitario volante.

Ogni mattina nel deposito e nelle aeroambulanze controlla che tutte le apparecchiature siano collegate alla rete elettrica. Adesso esamina i tubi di ventilazione, imballa il materiale controllato con i rispettivi accessori, etichetta i set e li sistema nello sterilizzatore. Ora è tempo di leggere la posta elettronica. Le due colleghe, entrambe un tempo membri del personale paramedico volante, hanno inviato delle segnalazioni: bombole d'ossigeno e farmaci comandati. Prossimo corso d'aggiornamento: «i nuovi metodi del trattamento di ferite». Il congelatore è stato riparato, i menu sostitutivi arriveranno domani. Il tasto sinistro del monitor n° 3 non funziona e va inviato al servizio guasti.

Per le tre impiegate a tempo parziale, la comunicazione scritta è d'importanza fondamentale per la continuità impeccabile del servizio.

Presenza continua assicurata

Il centralino telefonico segnala l'arrivo di 30 quaderni Globi da colorare: regalini per consolare i pazienti più piccoli. Andando al centralino telefonico suona il cellulare. Un'infermiera volante attende un passaggio dall'aeroporto al Rega-Center. Durante il tragitto racconta d'una paziente accompagnata su un volo di linea. Madeleine Schärer ascolta, partecipa e attenta. Appena di ritorno nel Rega-Center, ecco un'altra chiamata: «Sì, ho ricevuto il suo passaporto e gliel'ho spedito.» Ha inviato ad un paziente in ospedale il documento smarrito. Madre di quattro figli maschi, Madeleine

Schärer ha una certa dimestichezza con gli imprevisti d'ogni tipo. Questa flessibilità le è utile nell'affrontare i compiti variegati della Rega.

Paternoster, lo strumento onnipotente

Sulla soglia si presenta ora il collega del servizio rifornimenti con cinque grandi cartoni. Il materiale consegnato, infusioni, medicinali, tamponi, cerotti e altri articoli d'uso sanitario è da sistemare negli spaziosi cassetti del capiente armadio chiamato «Paternoster». I suoi 34 ampi cassetti contengono tutto l'occorrente per il pronto intervento medico. Il controllo dell'assortimento è severissimo. Madeleine Schärer annota la data di scadenza di ogni singola pastiglia. Una collega volante domanda se può aiutarla nel controllo mensile dell'attrezzatura sanitaria nei jet della Rega. Madeleine accetta. Dopo una giornata impegnativa si ricarica con il marito nel silenzio della natura.

Una volta al mese, il team della logistica medica sottopone al test gli apparecchi delle tre aeroambulanze. Sono da controllare anche gli zaini dei medici e tutti i set sanitari, spuntando uno per uno i punti dei rispettivi «checklist» per scovare materiale mancante, difettoso o scaduto. Un compito che esige la massima concentrazione.

«Mi piace essere utile al prossimo», dice Madeleine Schärer che, con le sue colleghe, lavora per l'obiettivo della Rega: portare la medicina d'emergenza accanto alle persone in situazioni d'emergenza. «Il mio compito è sensato. Mentre preparo strumenti e medicinali o le valigette dei medici, penso ai pazienti ai quali serviranno e, spiritualmente, aggiungo per ognuno un augurio di pronta guarigione.»

Maria Betschart

Scoprite l'attrezzatura di un'aeroambulanza Canadair CL 604 Challenger sul sito Rega in Internet: www.hangar.rega.ch

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze



© + © Globi-Verlag

Globi aiuta il team Rega sul luogo d'un incidente della circolazione sull'autostrada del Gottardo. La bambina in barella ha avuto fortuna. Il medico d'urgenza ha curato le sue ferite. Presto, con l'eliambulanza giungerà alla clinica pediatrica. Il nostro disegnatore si è distratto: ricopiando il disegno ha fatto dieci errori. Riesci a trovarli?



Puoi vincere un
orologio a muro Rega



Di che tipo è
quest'elicottero ?

Quest'elicottero è di stanza nella Svizzera romanda. Esegue interventi per conto della Rega, ma ha colori diversi delle eliambulanze Rega e non le appartiene. Di che tipo è quest'elicottero? Se leggi attentamente il periodico, trovi la risposta. Annotala su una cartolina postale e spediscila entro il 10 dicembre 2007 a: **Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali**

Le risposte esatte parteciperanno al sorteggio di dieci orologi a muro Rega controllati elettronicamente. Valore CHF 59.-. Buona fortuna!

Soluzione del n° 68:

nel 2006, l'elibase Rega Losanna ha eseguito 917 missioni (oppure 952, compresi voli interni). Sono esatte tutte e due le risposte.

Hanno vinto uno zaino Rega:

Argo Devittori, 6932 Breganzona; Dominik Widmer, 4900 Langenthal; David Wymann, 9000 St.Gallen; Mélanie Buchilly, 2732 Reconvilier; Alexandra Müller, 7260 Davos Dorf; Cristina Ren, 6946 Ponte Capriasca; Urs Trümpy, 8755 Ennenda; Carine Bourquard, 2074 Marin; Petra Schumacher, 6010 Kriens; Lucien Crescoli, 2013 Colombier



Per la gamba riattaccata, un po' più corta dell'altra, Saynab ha bisogno di una scarpa speciale.

Dopo un tremendo incidente stradale

Bimba riacquista l'uso delle gambe

Un tremendo incidente stradale trancia di netto la gamba sinistra della piccola Saynab. Quella destra rimane appesa al corpo con poche fibre. Oggi riesce di nuovo a camminare con le proprie gambe: un vero miracolo. Vi hanno contribuito il pronto intervento, l'eccellente lavoro dei chirurghi della clinica pediatrica all'Insel di Berna, ma anche la grande volontà della bimba di quattro anni e mezzo.

29 giugno 2006: doveva essere una giornata gioiosa. Saynab, tre anni, accompagna il papà all'ospedale; avrebbero portato a casa la mamma con la sorellina neonata. E invece, a Uetendorf (BE), in mezzo alle strisce pedonali i due vengono investiti da un autocarro. Ambedue subiscono ferite gravissime. Il padre riesce a chiamare un amico che allarma polizia e soccorsi.

Sul posto due elicotteri Rega

Dopo l'arrivo della polizia e delle autoambulanze giunge rapidamente anche l'elicottero della vicina elibase Rega Berna-Belp. Ambedue le vittime sono prive di coscienza e, viste le gravissime ferite, si mobilita anche l'eliambulanza di Gsteigwiler. Le prime misure vitali per le due vittime sono molto complesse, e le equipe dei mezzi di soccorso lavorano gomito a gomito – un importante contributo alla salvezza dei due feriti. L'autista del mezzo pesante è preso a carico da un Care Team d'assistenza psicologica. Ambedue i feriti vengono elitrasmportati a Berna. Con un intervento di più ore, un'equipe medica di diversi specialisti riesce a compiere l'impossibile: riattaccare la gamba tranciata e ricucire quella mezza staccata.

Tanto coraggio e molta pazienza

Dopo l'incidente, Saynab è rimasta in clinica a Berna per quasi mezz'anno, subendo altri sette interventi chirurgici. Durante questo periodo, la mamma è potuta abitare vicino all'ospedale e con la

sorellina ha visitato Saynab tutti i giorni. Il carattere solare, il suo coraggio e l'incredibile voglia di vivere l'ha fatto diventare la mascotte del personale ospedaliero. Con impazienza attendeva ogni fine settimana, quando poteva venire a vederla anche il suo papà. Operato a sua volta e in cura all'ospedale per diverse settimane, l'infermiere accompagnava il paziente in sedia rotelle attraverso i corridoi tra l'Insel e la clinica pediatrica, vicino alla sua piccola. Adesso, la famiglia è di nuovo riunita. Saynab deve seguire ancora sedute di fisioterapia settimanali. Nel corso del tempo, con la crescita ci vorranno ancora delle operazioni, ma per ora, la piccola non ci pensa.

Grande partecipazione della popolazione

«A volte», racconta la mamma della bambina, «mentre gioca con gli altri bambini, Saynab sembra quasi dimenticare la sua condizione. Sa camminare e addirittura saltare, ma certo è meno agile dei compagni. Spesso sono loro a star attenti affinché non si faccia male giocando.» La facilità con la quale la bimba ha imparato a combattere contro il destino è sorprendente. Dopo le cronache dell'incidente nei media locali, la famiglia è conosciuta. Quando fanno la spesa o vanno a passeggio, la gente saluta e chiede come va, augura tanto coraggio e buona guarigione. Una partecipazione che fa piacere ai genitori e alla piccola Synab e dà loro forza e coraggio – e ne avranno ancora bisogno!

Gery Baumann





Buona visione con l'IMAX film «Le Alpi»

Con l'IMAX film «Le Alpi», John Harlin III ci porta nello stupefacente mondo di neve, ghiaccio e roccia e fa rivivere il passato della mitica parete nord dell'Eiger. Per 45 minuti, il filmato mostra le cime delle montagne più famose della Svizzera, accompagnato dallo sfondo musicale della leggendaria Band «Queen». La regia è di Stephen Judson, il produttore Greg MacGillivray. In cartellone fino a giugno 2008 all'Imax Filmtheater del Museo dei trasporti di Lucerna, con visioni giornaliere. www.imax.ch

Programma salvavita della Fondazione svizzera di cardiologia

HELP nelle emergenze cardiocircolatorie

La popolazione svizzera conosce i sintomi di un infarto cardiaco o di un ictus cerebrale, sa lanciare l'allarme al 144 – nelle zone inagibili 1414 – e salva vite umane. È questo l'obiettivo del primo programma salvavita nazionale HELP della Fondazione svizzera di cardiologia.

Le probabilità di sopravvivenza per le vittime di infarti cardiaci, ictus cerebrali o arresti cardiocircolatori aumentano se si sottopongono rapidamente alla terapia medica. Nella maggior parte dei casi però trascorre troppo tempo fra la comparsa dei sintomi e il ricovero in ospedale. Questa perdita di tempo va ridotta, anche con l'aiuto di persone laiche informate, capaci di prestare un aiuto competente. La Fondazione svizzera di cardiologia nell'ambito del programma per salvare la vita HELP spiega le situazioni d'emergenza e promuove la formazione su vasta scala. La popolazione deve conoscere i sintomi delle emer-

genze cardiocircolatorie, formare il numero di pronto intervento 144 rispettivamente 1414 ed essere in grado di iniziare le prime misure vitali.

Obiettivo: team d'emergenza aziendali

Dall'autunno 2007, la Fondazione offre corsi HELP ai collaboratori di aziende, istituti e organizzazioni, insegnando la rianimazione cardiopolmonare (RCP) e l'uso del defibrillatore esterno automatico (AED). L'obiettivo è di formare dei team d'emergenza aziendali, capaci di reagire velocemente e correttamente alle emergenze.

Premio HELP per aver salvato efficacemente la vita

La Fondazione prevede un premio HELP per aver salvato efficacemente la vita di qualcuno. Le candidature al premio HELP sono possibili in due categorie: la prima per aver mobilitato prontamente i soccorsi dopo che una terza persona ha subito un infarto cardiaco o un ictus cerebrale e sopravvive senza grandi danni neurologici. La seconda categoria riguarda la rianimazione efficace di una terza persona con RCP (rianimazione cardiopolmonare) oppure mediante un defibrillatore esterno automatico.

Maria Betschart

www.helpbyswissheart.ch



**AGIRE CORRETTAMENTE
SALVARE VITE**

Eclissi lunare totale a febbraio

Nelle prime ore del 21 febbraio 2008, la luna piena scomparirà nell'ombra meridionale della terra. L'eclissi totale inizia alle ore 4.00 e termina alle 4.51. Con il cielo sereno, lo spettacolo sarà visibile interamente.

Corso: Emergenze dello sport

La Federazione svizzera dei samaritani offre un nuovo corso, diretto agli sportivi del tempo libero, le associazioni sportive e gli insegnanti desiderosi di aggiornare o approfondire le loro nozioni di pronto intervento. L'esercizio dà la certezza di agire bene di fronte alle emergenze dello sport.

www.samariter.ch

Consigli utili per i viaggi

Per molti paesi emergenti il turismo è una speranza e un importante fattore economico per le nazioni industrializzate. Dai contatti tra i viaggiatori e gli indigeni nascono scambi utili e nuove esperienze. Informazioni per un turismo sostenibile per gli ambiti sociali, culturali e ambientali:

www.respect.at



Bike to work 2008

Nel giugno 2007, 33 182 dipendenti di 607 aziende sono andati al lavoro in bici. E (quasi) tutti ne erano entusiasti. Se nel giugno 2008 volete partecipare anche voi, convincete i vostri datori di lavoro di quest'operazione.

Le imprese (gli imprenditori) di successo e sensibili alla salute si prenotano entro la fine di febbraio 2008. E in estate i dipendenti... si pedaleranno in forma.

www.biketowork.ch

Tutto quel che avete sempre voluto sapere sul vostro tesseramento Rega...

Con la spedizione annuale 2008 per il rinnovo del tesseramento, la Rega per la prima volta rende possibile la verifica elettronica della propria situazione.



La mia tessera comprende tutti i miei bambini? Quando ho versato l'ultima quota? L'indirizzo memorizzato dalla Rega è ancora attuale? Prossimamente, le risposte a questi quesiti le troverete in Internet. Con il nostro invito al rinnovo per il 2008, tutti i sostenitori riceveranno un codice personale PIN, stampato sui documenti inviati.

La ricerca dei dati personali richiede il numero di sostenitore e il codice PIN. Gli indirizzi www.admin.rega.ch oppure www.rega.ch > *sostenitori* > *visionare i dati sostenitore* vi aprono i nostri archivi.

Una videata di facile comprensione vi fa entrare nell'amministrazione e mostra i vostri principali dati. Con il vantaggio di non dovere più richiederli per telefono, fax o e-mail. La risposta è chiara e immediata. Se occorrono delle modifiche, le potete comunicare con uno dei moduli elettronici del medesimo sito.

Vogliate notare che, per il momento, è possibile unicamente leggere i dati. La possibilità di modificare i dati in diretta è al vaglio dei nostri servizi competenti.

René Fritschi

Così si vedono i dati accessibili dai sostenitori via Internet (esempio)

Le vostre generalità

Nome + indirizzo	Anno di nascita	Dati di sostenitore	
Famiglia Luciano Beretta via Cantonale 37b 6600 Locarno	1961	Numero di sostenitore	4.235.171
		Ultimo versamento	16.02.2007
		Importo	100.00
		Valido fino al	15.05.2008
		Contributo minimo	100.00
Maria Beretta Franco Beretta Liliana Beretta	1962		
	1991		
	1994		
Elena Beretta piazza Rezzonico 24 6900 Lugano	1989	Numero di sostenitore	5.854.016
		Valido fino al	15.05.2008

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 della Rega 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. 0848 514 514

Fax 0848 514 510

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

I pensieri sono come fiori

I pensieri sono come i fiori. Si colgono sui vasti prati della memoria e si dispongono in frasi di conversazione, per ammirarli e rendere gradevole la giornata. Poi appassiscono. Si esce allora da casa e si cammina per coglierne degli altri. C'è il tempo in cui i prati sono aridi, l'erba bruciata dalla siccità e dal gelo. Non si vuole tuttavia interrompere la ricerca d'altri pensieri. A dispetto del gelo e della siccità, le frasi si dispongono, con le parole, in una nuova composizione, fatta con rami ornati di foglie secche, colorate fino all'estremo, come se d'autunno volessero prender loro posto e il ruolo dei fiori.

Con questi pensieri arrivo ai Monti di Sopra. Manca poco alla mia cascina, è presto e la casa, di fianco alla stalla col tetto di piode coperto da un telo grigio, m'attrae. È piccola, bella ma austera. Ha gli stipiti delle porte e il davanzale della finestra di granito chiaro, tagliato a regola d'arte. Tutto è stato costruito con cura. Persino le lastre del pavimento sono squadrate. È forte il sospetto che forse cento, forse duecento anni fa l'edificazione di quell'abitazione, rara sui monti, è stata pagata da emigranti che i soldi, invece di darli per far bella la chiesa com'è costume da queste parti, li hanno spesi per avere una casa degna. Nell'edificio, abbandonato, vi è qualcosa di strano, che confonde. Alzo agli occhi verso la grondaia bassa e vedo, sul canale grigio, reso chiaro dall'ossido dello zinco che copre la lamiera, delle scritte a matita di grafite. Sono molti pensieri, espressi in frasi corte, lapidarie, sparse su quel breve spazio. Vi è anche la data, del giorno felice di maggio, d'arrivo al Monte. Quelle frasi suggeriscono un possibile profilo di una ragazza che le ha scritte. Non c'è nessun dubbio che fu

una ragazza ad esprimere sentimenti, disposti come fiori su un canale di scolo dal tetto dell'acqua piovana. Non sto a pensarci molto su ciò che ho letto e m'incammino verso la mia cascina, dove c'è sempre un'infinità di cose da fare. Più tardi, quel giorno e per alcuni successivi, m'apparivano nitide nella mente quelle scritte in bella calligrafia. Era come se il supporto su cui stavano: il canale, chiedesse a me cose che lui aveva dimenticato, per la superficialità e l'indifferenza con cui aveva accolto quelle testimonianze. Erano tracce alle quali bisognava dare un senso, per ritrovare la pace e rimuovere l'assillo di una curiosità gratuita, ma piena di quella grazia che caratterizza le espressioni innocenti. Perché quella ragazza era felice su quel Monte? Perché manifestava il suo sentire scrivendo con un lapis su un canale di lamiera zincata? Le frasi non mi tornano alla memoria. Ricordo le immagini che rievocavano: un'aula di scuola maggiore, dove le ragazze, con i grembiuli neri, erano sedute, composte, di là e i ragazzi di qua. In quel tempo le ragazze erano belle. Non dissimulavano l'indifferenza che provavano nei confronti di noi ragazzi, che stavamo di qua e le guardavamo, attenti a ciò che in esse e nel loro mondo si manifestava, senza fare alcun rumore, come l'erba che cresce di primavera e si sente. Il docente ci parlava di Giovanni Pascoli, di Giosuè Carducci, di Ugo Foscolo e ci leggeva le loro poesie che noi studiavamo, per recitarle a memoria. Quelle frasi scritte sul canale dalla ragazza erano nello stile dei poeti che a lei avevano insegnato ad esprimere la felicità, data da cose semplici, come il fatto di terminare l'anno di scuola e salire, con gli animali, sul monte.



Arnaldo Alberti
Scrittore

www.aalberti.ch

Da 50 anni, la Rega vola nel mondo

Il salvataggio aereo varca i confini

Molto impegno e spirito d'improvvisazione:
voli di rimpatrio nei primi anni '60.





La Guardia aerea svizzera di soccorso era ancora giovane quando, per la prima volta, riportò a casa pazienti seriamente ammalati all'estero. Da operazione eccezionale, i trasporti in aeroambulanze sono diventati un importante ramo della Rega.

Negli anni '50 del secolo scorso, Hermann Geiger, noto per le sue coraggiose missioni con aerei ed elicotteri per salvare gli infortunati nelle alpi vallesane, è diventato una sorta di eroe nazionale. Era infatti lui che, 50 anni fa, per la prima volta riportò in Svizzera un paziente dall'estero. Per il pilota Geiger, il volo del 17 giugno 1957 con il suo Piper Super Cub, dal lago di Garda a Ginevra, deve essere stato eccitante, tanto quanto per il suo passeggero malato.

Apriti cielo – un pilota donna!

Dopo la guerra, il popolo svizzero scoprì il piacere di viaggiare. Di conseguenza aumentarono le richieste di aiuto medico via aereo anche fuori dai confini. Entro pochi anni infatti, le missioni all'estero presero piede. Eppure, ogni missione aveva ancora un ché di pionieristico. Nella carlinga c'erano sistemate delle casse di legno sulle quali sistemare le barelle con i pazienti. Gli aeroporti esteri spesso non erano attrezzati meglio dei loro ospedali, si atterrava su aerodromi militari senza sistemi di navigazione. Era uso e costume di dover fare forti pressioni sugli ospedali esteri che desideravano tenersi i benestanti pazienti stranieri.

Le difficoltà raddoppiarono per la prima pilota donna della Rega. Ursula Bühler, doveva farsi rispettare sugli aeroporti nordafricani o del Medio Oriente. A volte, così racconta oggi, dovette ricorrere a veri e propri trucchi. Dopo l'atterraggio e a motori spenti, le era capitato di dover scambiare il suo posto di pilota con il medico per non urtare il senso per la gerarchia maschile degli addetti all'aeroporto. Per il volo di ritorno però il gioco di ruolo finì prima del decollo.

Uomini d'affari e aerei privati

Dal 1957, la Rega ebbe il primo elicottero in proprio, mentre non possedeva degli aerei, per non parlare di aeroambulanze. Fritz Bühler, il pioniere, diresse la Guardia aerea di soccorso dal 1960 e pensò di bussare dagli uomini d'affari convincendoli ad aiutarlo. Il banchiere Peter Bär mise a disposizione l'aereo aziendale per trasporti di pazienti. L'editore Dr. Armin Meyer a sua volta eseguì di persona e con il proprio aereo i voli per la Guardia aerea svizzera.

La centrale operativa a domicilio mobilita i medici nel dopolavoro

A quei tempi non esisteva né una centrale operativa permanente, né si ebbero medici e infermiere impiegati fissi. La sera, il telefono d'allarme suonò a casa di Fritz Bühler. Dal salotto organizzò aerei e



Anche allora vigeva il principio fondamentale: assistenza medica da letto a letto.

personale. La radio ricetrasmittente e la cornetta del telefono erano accanto al piatto con la cena. I medici della sua cerchia di conoscenti erano sempre nel suo mirino per missioni all'estero. Problemi di visti o con i passaporti si risolvevano all'ultimo minuto, oppure si «dimenticavano». Nell'interesse dei pazienti, Bühler era capace di convincere chiunque e di superare ogni ostacolo.

Il Piaggio P-166: sorvolare le alpi con Impellers

Il primo aereo a fare voli regolari all'estero era il Piaggio P-166 di Armin Meyer. L'aereo di sei posti aveva due motori di 380 CV ciascuno, che svilupparono la loro potenza mediante Impellers, eliche «a spinta» montati sopra le ali e rivolti all'indietro. L'equipaggio poteva imbarcare i pazienti comodamente dall'ampio portellone della spaziosa carlinga ribassata nella quale il medico curava i pazienti, stando in piedi. I motori non caricati per contro svilupparono poca potenza. Un problema, quando si trattava di attraversare

Zurigo-Kloten: trasbordo di una paziente su una barella di fortuna.





Il Dr. h.c. Fritz Bühler in veste di capo interventi e uomo di riferimento per pazienti ed equipaggi.

Aeroambulanze ieri e oggi

	Piaggio P-166 (1959)	Challenger CL 604 (dal 2002)
Velocità di crociera	311 km/h	850 km/h
Peso max. al decollo	3680 kg	21 835 kg
Autonomia	782-1200 km	6500 km
Posti pazienti	1-2	4

le alpi col cattivo tempo e ad alta quota. Dal 1961 al 1964, l'aereo immatricolato HB-LAY era regolarmente in missione per la Guardia aerea svizzera di soccorso.

Dal tempo dei pionieri alla prima aeroambulanza

Le missioni all'estero più o meno improvvisate dei primi anni fecero maturare nella Guardia aerea svizzera di soccorso la convinzione che i rimpatri aerei erano una necessità. Ma allora c'era bisogno di un'aeroambulanza appositamente attrezzata e di personale medico adeguatamente formato. Il 30 giugno 1973, per la Rega fu un'autentica pietra miliare. Il primo aereo destinato esclusivamente ai voli medicalizzati decollò da Zurigo. Il Lear-jet 24D battezzato «Henry Dunant» fu la prima aeroambulanza al mondo. Autonomia, velocità e sistema di navigazione di questo moderno aereo aprivano nuove dimensioni. Da subito era possibile raggiungere destinazioni finora impossibili. Nel 1978, per la prima volta un Lear-jet della Rega sorvolò l'Equatore, e grazie all'appartenenza all'organizzazione della Croce Rossa erano possibili persino voli dietro l'allora «cortina di ferro».

Oggi, i tre jet della Rega volano nel mondo e ogni anno riportano in patria un migliaio di pazienti.

Walter Stünzi



Il Piaggio P-166 del Dr. Armin Meyer, il primo aereo usato regolarmente per rimpatri della Guardia aerea svizzera di soccorso.

Prevenzione

Rega sostiene la campagna upi

Insieme per un'elevata sicurezza sulla neve

Incredibile ma vero: durante la stagione invernale nel nostro paese succedono ogni giorno quasi 1000 infortuni sulla neve. Gli esperti concordano: questa cifra si può ridurre. La Rega aiuta a promuovere un'elevata sicurezza sulle piste di sci e negli sport con snowboard.



Sarà una delle più vaste campagne di prevenzione nello sport, mai lanciata dall'upi, il centro di competenza svizzero per la prevenzione degli infortuni. Sull'arco di tre stagioni invernali si vuole sensibilizzare la popolazione per un'elevata sicurezza sulle piste di sci e negli sport con snowboard. Siamo onesti: non è mai capitato di avere la cattiva coscienza nel vedere sugli sci il vecchio bollo upi del controllo degli attacchi? Il controllo regolare degli attacchi è solo uno degli esempi di quanto si può fare con un minimo di sforzo.

La campagna «Sicurezza negli sport sulla neve» si promette di stimolare lo spirito della sicurezza nella generazione dei giovani dai 13 ai 30 anni. Ad esempio motivandoli a proteggersi

con il casco per gli sciatori e la protezione dei polsi per gli appassionati di snowboard. I pericoli degli infortuni non devono rovinare il piacere dello sport. La campagna upi punta sul motto «Praticare lo sport in sicurezza».

Sui manifesti e negli spot cinematografici e televisivi la protagonista è la Guardia aerea svizzera di soccorso. Grazie al raffinato uso di effetti speciali, un intero squadrone di elicotteri Rega in arrivo simboleggia l'enorme numero di infortuni degli sport sulla neve. Con inviti concreti ad una maggiore prevenzione, ad esempio con lo slogan «Proteggiti con un casco», si intende far passare il messaggio in modo efficace ma non opprimente.

Thomas Kenner