

Trasporti in incubatrice
Hightech per i più piccoli

L'intervento
Pescatore - cuore - Rega

Retrospettiva
Un volo verso l'ignoto



4 Primo piano

Hightech per i più piccoli

L'incubatrice è mobile e idonea al trasporto aereo di neonati. Ogni anno la Rega la usa per trasferire numerosi neonati in Svizzera e all'estero. I passeggeri più giovani rappresentano una grossa sfida per tutto l'equipaggio.

9 Partner

Se capita un'emergenza a bordo della compagnia aerea Swiss, la Rega l'assiste in tutti i modi. Una collaborazione collaudata.

10 Una base alla volta

Può succedere che l'equipaggio di «Rega 3» debba interrompere le partite in casa dell'FC Breitenrain, e ciò quando i pompieri hanno bisogno di un soccorritore specializzato.

12 L'intervento

Pescatore – cuore – Rega

Doveva essere una tranquilla vacanza di pesca. Dopo una bella cattura, Peter Aebi è colpito da un infarto. Assistito da un equipaggio Rega, il paziente torna in Svizzera a bordo d'un aereo di linea.

15 Incontri

Paramedico, meccanico di elicotteri e capo della Base Rega Ticino. L'aviazione per Paolo Menghetti è una passione a 360 gradi.

16 Poster

iRega – allarmare con iPhone.

22 Retrospettiva

Un volo verso l'ignoto

Al momento della mobilitazione per un intervento in Giappone dopo la catastrofe di Fukushima, la crew del jet Rega dispone solo di indicazioni frammentarie. L'eventuale radioattività esige particolare prudenza.

24 Prevenzione

Prevenire è meglio che guarire – consigli per prevenire la trombosi.

26 Ticino

Donare organi: un dono impagabile. Il Ticino con la Svizzera romanda raggiunge il più alto numero di donazioni.

27 L'ospite

Gli angeli del cantautore Paolo Meneguzzi.

28 C'era una volta

1965 – soccorso per otto scout.

Un'escursione con gli sci all'Etzlihütte si trasforma in dramma.

In copertina:

Trasferimento in Svizzera con isolette: paramedici canadesi e il team Rega imbarcano il piccolo Gabriel nell'aeroambulanza.

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come contattare la Rega: vedi pagina 32

Consiglio di fondazione della Rega:

Albert Keller*, presidente, Uitikon;
 Franz Steinegger*, vice presidente,
 Flüelen;
 Ulrich Graf*, Bäch;
 Michael Hobmeier*, Bäch;
 Christian Kern*, Prof. Dr. med., Ginevra;
 Paul Maximilian Müller, Berna;
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad;
 Andreas Berger, Dr. med.,
 Merlischachen;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Patrizia Pesenti, Breganzona;
 Heidi Hanselmann, Walenstadt;
 Thomas P. Emmerich, Riehen;
 Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.
 Hütten;
 Markus Mader, Berna
 (rappresentante della Croce Rossa
 Svizzera)
 (* = membri del comitato)

Direzione:

Ernst Kohler, CEO / presidente
 di direzione
 Roland Albrecht, Dr. med.,
 capo sez. medicina
 Andreas Lüthi, capo sez. finanze

Impressum n° 77 / nov. 2011
Periodico dei sostenitori della
Guardia aerea svizzera di
soccorso Rega

Appare due volte l'anno
 Tiratura 1,680 milioni

Redazione:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Wanda Bühler
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Hanno collaborato:

Federica Mauri
 Francesco Argenton
 Walter Stünzi
 René Fritschi

Versione italiana:

Gabriella Broggi, Lugano

Foto:

Marc Badertscher (copertina)
 Philipp Keller (pp. 2, 12, 13, 19, 23, 25, 32)
 Benedetta Rei (pp. 2, 22)
 Christian Trottmann (p. 2)
 Archivio Rega (pp. 3, 6, 7, 10, 15, 18,
 28, 29, 31)
 André Keisker (pp. 4, 5)
 Andreas Blatter (p. 10)
 iStockphoto (p. 24)
 Ente ospedaliero Lugano (p. 26)
 14youstudio.com (p. 27)
 Diversi (pp. 9, 10, 11, 18, 19, 25)

Produzione: tutto fatto, Zurigo

Impaginazione:

Alex Demarmels, Thalwil

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

Print/Prepress: Swissprinters

Inserzioni:

Zürichsee Werbe AG, 8712 Stäfa

Riproduzioni: con citazione della fonte



Cara sostenitrice, caro sostenitore

*«Per me, la Rega è come il mio spazzolino da denti»
 ho letto recentemente in un messaggio e-mail.
 Dapprima mi sono indignato...come si fa a paragonare
 la Rega ad uno spazzolino da denti! Poi ho continuato
 a leggere: «La Rega ti fa sentire bene ogni giorno,
 per l'appunto, come lo spazzolino da denti».*

*Nel 2012 la Rega avrà 60 anni. Gli elicotteri di
 salvataggio e le aeroambulanze sono diventati
 indispensabili al nostro Paese. Il merito principale
 è vostro, care sostenitrici e cari sostenitori.
 Negli anni '60 del secolo scorso, quando i mezzi
 finanziari erano abbondantemente insufficienti e la
 Guardia aerea svizzera di soccorso rischiava di
 dover chiudere, l'unica possibilità era lanciare un
 appello alla popolazione. Il principio: i sostenitori
 consentono alla Rega di volare. Nel primo anno
 si contava qualche migliaio di tessere; oggi sono
 2,3 milioni.*

*Siete anche voi del parere che oggi essere
 sostenitori della Rega è cosa ovvia? Adesso potete
 aiutarci, donando alla Rega per il suo compleanno
 un nuovo sostenitore. È una buona cosa, se non
 per voi stessi, sicuramente lo è per qualcun altro.
 In caso di bisogno, la Rega condona ai suoi tesserati
 i costi d'un intervento se nessuna assicurazione
 li assume. Come vedete, ci sono buone ragioni per
 regalare alla Rega un nuovo sostenitore.
 Il cane San Bernardo in copertina che vorrebbe
 saper volare vi insegna come fare.*

*Il tesseramento Rega, una cosa ovvia come lo
 spazzolino da denti. È bene sapere che c'è.*

60 anni. Grazie al vostro sostegno.

Cordialmente,

*Ernst Kohler,
 CEO / presidente di direzione*



Emergenza Baby: il team di neonatologi della Clinica universitaria di Losanna prende a carico un piccolo paziente arrivato con l'aeroambulanza.

Trasporti in incubatrice – collaborazione tra pediatri ed equipaggi Rega

Hightech per i più piccoli

Quando la Rega riceve una richiesta di trasferimento di neonati prematuri o ammalati, in genere è urgente. I pazienti più giovani sono trasportati in Svizzera e all'estero con delle incubatrici, chiamate anche isolette.

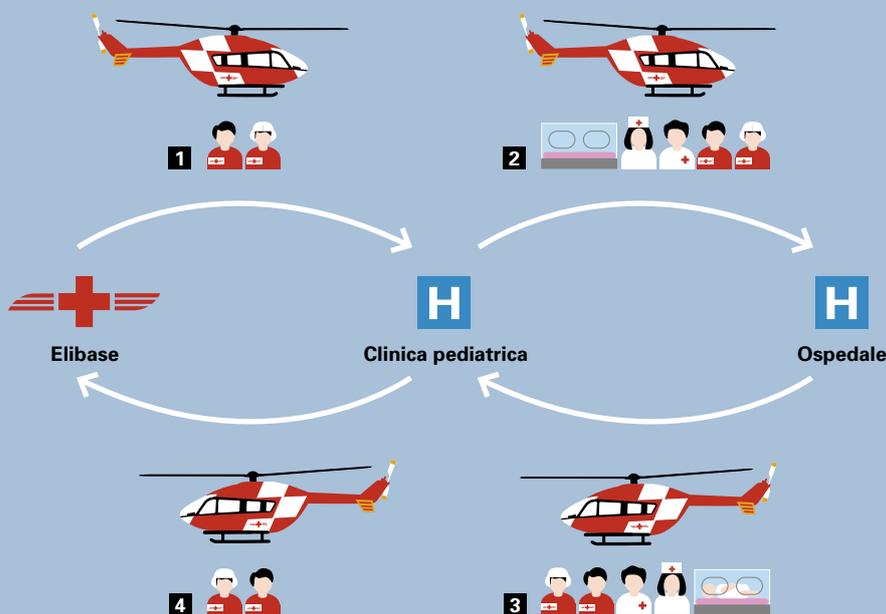
La piccola Aline di appena sette giorni ha un problema cardiaco e deve essere trasferita urgentemente dall'Ospedale cantonale di Aarau alla Clinica pediatrica di Zurigo, dove l'attende un intervento chirurgico al cuore. L'allarme è giunto alla centrale operativa della Rega. I trasporti di neonati con l'incubatrice sono delicati ed emozionali non solo per i genitori, ma anche per l'equipaggio. Questa volta tocca alla squadra dell'elibase Rega Dübendorf. Per prima cosa occorre liberare l'elicottero dal carico superfluo. Pilota e paramedico smontano barella e apparecchiatura sanitaria non usate in pochi minuti.

Unità di cure intensive in scala ridotta

In questi casi, il medico d'urgenza della Rega rimane a terra. Il trasferimento di neonati e prematuri in incubatrice inizia con a bordo unicamente il pilota e il paramedico. L'elicottero si dirige verso la Clinica pediatrica dove sarà operato il piccolo paziente. Lì salgono a bordo il pediatra e un'infermiera specializzata e si carica l'isolette. Quindi l'eliambulanza si reca all'Ospedale di Aarau e con la neonata in incubatrice tornerà alla clinica di destinazione. L'incubatrice assicura la giusta temperatura ambientale, protegge dalle immissioni foniche e la paziente vi è coricata al sicuro e in condizioni ottimali. L'attrezzatura medica comprende inoltre un apparecchio per la ventilazione artificiale, video sorveglianza, siringhe a pompa e bombole d'ossigeno e d'aria compressa.

Così funziona il trasporto in incubatrice

- 1 Equipaggio Rega ridotto: pilota e paramedico volano dall'elibase alla Clinica pediatrica.
- 2 Team di neonatologi: installazione dell'isolette nell'eliambulanza. Il pediatra e l'infermiera specializzata salgono a bordo. L'elicottero vola all'ospedale di partenza.
- 3 Trasporto neonati: la neonata è trasferita alla Clinica pediatrica.
- 4 Volo di ritorno: l'equipaggio della Rega ritorna all'elibase.



St. Boniface Hospital a Winnipeg: il minuscolo paziente riceve le cure amorevoli del team canadese e svizzero d'infermiere specialiste in neonatologia.



Ogni anno la Rega con le sue eliambulanze trasporta circa 250 neonati in queste mini unità di cure intensive. L'anno scorso i jet medicalizzati hanno eseguito dieci trasferimenti in isolette dall'estero in Svizzera.

Pediatrî specializzati all'opera

Inizio agosto, il medico consulente, una dottoressa della centrale operativa della Rega a Zurigo-Kloten, è in contatto telefonico con un neonatologo dell'ospedale St. Boniface a Winnipeg, Canada. Un bebè di sei settimane va trasferito d'urgenza in Svizzera a bordo del jet medicalizzato. La dottoressa raccoglie le informazioni mediche rilevanti. Poi contatterà il pediatra interno oppure uno specialista della Clinica pediatrica di Zurigo. Insieme discutono la situazione e i problemi di salute per poi preparare al meglio il trasporto in incubatrice. Gabriel è nato con un anticipo di quasi tre mesi e respira a fatica, perciò deve essere ventilato artificialmente.

L'indicazione è data e si procede alla composizione del team. Di norma è formato da un neonatologo o un pediatra specializzato in cure



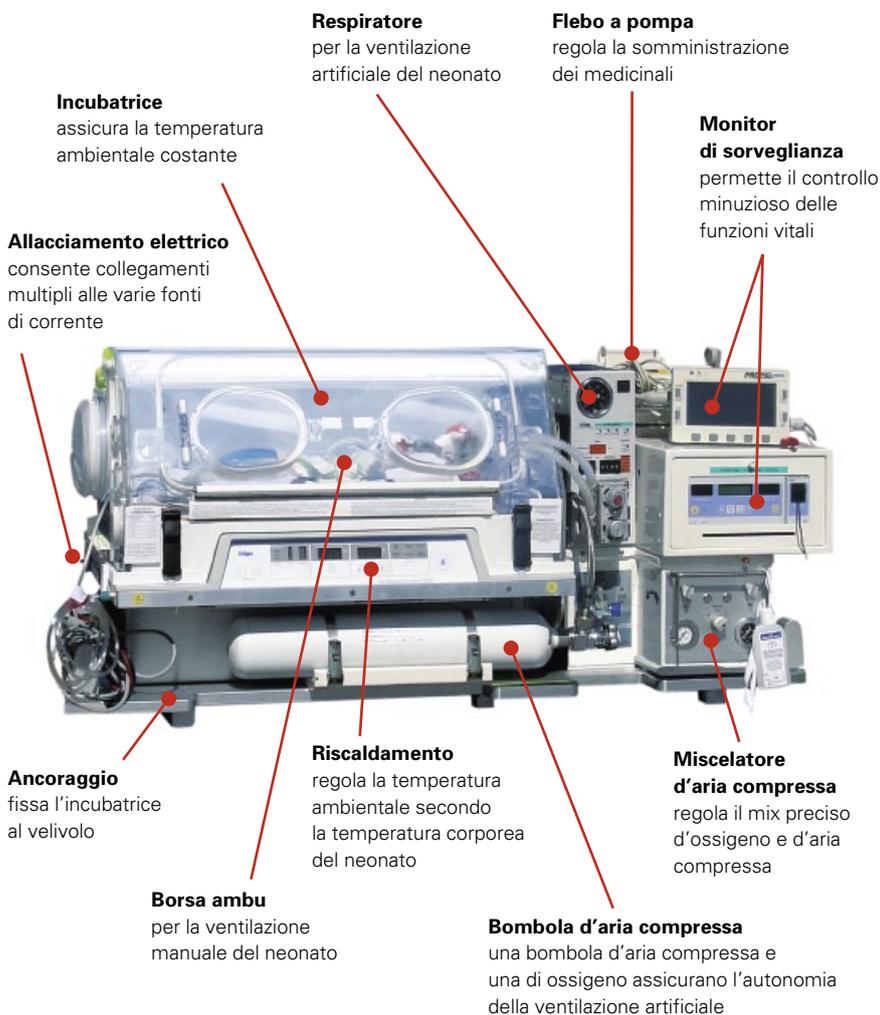
Viaggio della speranza: Aline sarà elitrasportata dall'Ospedale cantonale di Aarau alla Clinica pediatrica di Zurigo.

intensive dell'ospedale di destinazione in Svizzera, come pure di un'infermiera specializzata della Rega. Spesso se ne incarica il pediatra della Rega, André Keisker, specialista in medicina intensiva. Con la cosiddetta «Babyambulanza», l'infermiera specializzata della Clinica pediatrica munita di isolette da trasporto entra direttamente nell'hangar del Rega-Center. I piloti mon-

teranno ad arte l'incubatrice che pesa quasi 100 chili nel jet medicalizzato.

Se la centrale mobilita un team di neonatologi della Svizzera francese, questi provengono dall'Ospedale universitario CHUV di Losanna oppure dall'HUG di Ginevra. Allora gli specialisti con l'incubatrice salgono a bordo a Ginevra oppure all'aeroporto militare di Payerne. La Rega collabora strettamente con i due ospedali e le loro unità di cure intensive pediatriche.

Le funzioni dell'incubatrice da trasporto



Winnipeg e Aarau: due neonati in volo

Dopo approfonditi chiarimenti e preparativi l'aeroambulanza decolla per il Canada. A bordo si trovano il pediatra e l'infermiera specializzata della Rega, come pure l'infermiera pediatrica della Clinica di Zurigo. Durante il volo il team medico fa gli ultimi preparativi. Allacciano l'apparecchio per la ventilazione artificiale del prematuro e allineano tutti i farmaci necessari. Contrariamente all'ospedale, nel jet i medici non possono ricorrere alle risorse ospedaliere quasi illimitate. Per le missioni con neonati è imperativo prevedere ed essere preparati.

Nell'altro scenario troviamo l'elicottero di salvataggio dell'elibase Rega Dübendorf, atterrato all'Ospedale cantonale di Aarau con a bordo il team della Clinica pediatrica. Li attendono la piccola Aline e sua mamma. Tutto procede velocemente. I neonati prematuri sono molto sensibili agli influssi esterni. La temperatura ambientale e corporea è decisiva. La superficie del corpo d'un prematuro, rispetto al peso esiguo è vasta e tende a raffreddarsi molto in fretta. Da questo rischio lo protegge l'isolette con una temperatura interna da 37 a 38 gradi C. Al momento della nascita, neonati e prematuri sono ancora in fase di sviluppo. Molte funzioni corporali hanno bisogno d'essere aiutate o addirittura sostituite dagli apparecchi. Un esempio tipico sono le varie forme di ventilazione artificiale. Nei prematuri nati fino a 15 settimane prima del termine, il punto più delicato è il cervello in fase di sviluppo. Accelerazioni anche minime possono rappresentare un pericolo e



sono difficili da evitare su percorsi stradali prolungati.

Uno dei motivi per le ricorrenti richieste di trasferimenti in incubatrice tramite l'eliambulanza Rega è la necessità di un trasporto molto riguardoso, al fine di ridurre al minimo il rischio di un'emorragia cerebrale nel minuscolo paziente.

Viaggio della speranza

Nell'Ospedale cantonale di Aarau tutto è pronto per il trasferimento della piccola Aline. La neonata è stata visitata accuratamente e le prime misure terapeutiche sono in corso. Un ago è introdotto nella vena e la ventilazione artificiale è pronta all'uso. Ora la minuscola paziente è pronta alla sistemazione nell'incubatrice portatile. Spesso questo è un momento decisivo che mette alla prova la stabilità delle condizioni in cui si trova il neonato realmente. Aline rimane stabile e idonea al trasporto aereo. Durante il volo, il team di neonatologi della Clinica pediatrica la sorveglia costantemente. In caso di un imprevisto, non sarebbero possibili maggiori interventi medici. Occorrerebbe allora uno scalo immediato. Le condizioni di Aline però restano stabili.

A una sola settimana dal parto, la piccolina deve già affrontare un viaggio senza la mamma. Un viaggio della speranza per tutti. Per ragioni di spazio, la mamma di Aline non può salire a bordo. Per le madri ancora ricoverate dopo il parto c'è la possibilità di essere trasferite con l'autoambulanza nella clinica di destinazione, in modo da riunire presto la famiglia. L'aeroambulanza offre invece più spazio e in genere è possibile riportare in Svizzera anche i genitori del neonato. La Rega appoggia il ritorno in comune e, se possibile, preferisce non separare genitori e neonato.

A Zurigo è una bella giornata d'ottobre quando l'eliambulanza Rega si posa sul tetto della Clinica pediatrica. Aline sta relativamente bene. Il team di neonatologi e il paramedico della Rega la consegnano ai medici dell'unità

di cure intensive in neonatologia. Ora Aline è in mano agli specialisti della clinica.

Ossigeno e «Spannset»

In Canada è richiesto molto talento per l'improvvisazione. La sistemazione dell'incubatrice da trasporto nell'autoambulanza locale, come spesso accade, è difficoltosa. Con l'aiuto di «Spannsets» e di un carrello fabbricato dalla Rega stessa, infine riesce l'installazione dell'isolette. Dopo mezz'ora di viaggio i medici svizzeri raggiungono l'ospedale di partenza, dove prendono a carico il minuscolo paziente. Visto che Gabriel è ventilato con una miscela di ossigeno e di aria compressa, prendono a bordo dell'autoambulanza una scorta di bombole. Inoltre, sulla via per l'aeroporto occorre ridurre al minimo le scosse quasi inevitabili. Giuntovi senza danni e in condizioni ancora stabili, il piccolo in incubatrice è imbarcato nel jet medicalizzato della Rega. Il team medico allaccia l'isolette alla corrente e al respiratore, e il prezioso carico è pronto ad affrontare il volo di ritorno in Svizzera.

Un caso a sé: i gemelli

La Rega è attrezzata anche per i casi particolari. Con una sola incubatrice si possono trasportare anche due gemelli. Se le condizioni di salute lo consentono, i due neonati si sistemano fianco a fianco. Se però i gemellini devono essere ventilati artificialmente, allora ci vogliono due incubatrici.

Christian Trottmann

Nel 2012 potrete seguire la storia commovente di Aline nel nuovo filmato della Rega.

 **HAMILTON**

SHAPING TIME SINCE 1892



KHAKI X-WIND

AUTOMATIC - SWISS MADE
WWW.HAMILTONWATCH.COM



Affiatamento tra aeroporto, Rega e Swiss:

l'estate scorsa, a causa d'un grave problema di salute d'un passeggero di Swiss, l'eliambulanza Rega è atterrata direttamente accanto all'aereo.

Emergenza in volo

Volo LX16. L'Airbus A330 della Swiss ha appena sorvolato l'Irlanda. I passeggeri in cabina sono agitati. Un viaggiatore lamenta difficoltà respiratorie. Il personale di volo, istruito, reagisce prontamente e si consulta nel cockpit. Con il telefono satellitare uno dei piloti chiama direttamente la centrale operativa della Rega. Il medico consulente a Zurigo-Kloten sa cosa fare in un caso simile. Sebbene il personale di volo della Swiss sia istruito per affrontare le emergenze mediche a bordo, nei casi concreti richiede l'assistenza professionale della Rega. Secondo la gravità del caso i piloti devono decidere se continuare il volo, ritornare all'aeroporto di partenza oppure fare uno scalo. Quest'ultima variante è rara. Una volta la settimana, la Rega consiglia il personale volante di Swiss o di altre compagnie aeree, in genere sui voli di lunga durata e alle prese con emergenze sanitarie più o meno gravi.

Paziente e passeggeri

Un altro importante pilastro della collaudata collaborazione fra Rega e Swiss riguarda il rimpatrio di pazienti a bordo di aerei di linea. La Rega si sforza di trovare sempre la migliore soluzione sostenibile per il paziente ferito o l'ammalata acuta. Non necessariamente si ricorre all'aeroambulanza, spesso si opta per un aereo di linea. I voli nel jet medicalizzato sono poco più di 700 all'anno, quelli a bordo di aerei di linea di diverse compagnie circa 300. La Rega, ma anche le compagnie aeree stesse, decidono secondo

criteri medici e operativi se trasportare il paziente con un aereo di linea, oppure se ricorrere al proprio jet medicalizzato. Di norma occorre l'accordo per il trasporto da parte del servizio medico oppure del medico di fiducia della linea aerea. Nel caso di Swiss la procedura è semplificata, poiché il medico capo della Rega riveste la carica di medico di fiducia. Anche per questo Swiss è uno dei partner preferiti della Rega.

Nei casi più semplici la Rega organizza il volo di ritorno d'un paziente che può stare seduto, e spesso sceglie la Business Class. Pazienti con ferite complicate sono accompagnati da personale sanitario della Rega. Talvolta si deve ricorrere a un supplemento d'ossigeno. Pazienti da trasportare sdraiati sono sistemati su cosiddetti stretcher (barelle). L'installazione di un lettino mobile munito di materasso atraumatico, di norma richiede la rimozione di nove poltrone passeggeri. Fatta eccezione per il tipo Jumbolino, questa modifica è possibile in tutti i tipi d'aereo della Swiss ed è eseguita da un meccanico. I pazienti in barella sono sempre accompagnati da almeno un/a paramedico in divisa e/o da un medico della Rega. Le persone rimpatriate in barella devono essere in condizioni stabili. Se la persona da trasportare è ventilata artificialmente si usa l'aeroambulanza. A volte capita che il team medico della Rega a bordo di un aereo di linea, più che del paziente accompagnato deve prendersi cura di qualche passeggero regolare in difficoltà.

La Rega ringrazia la Swiss per la pluriennale e collaudata collaborazione.

Christian Trottmann



Un buon team: l'equipaggio dell'elibase Berna.



Maestoso sfondo: volo con vista sul Palazzo federale.

EBBE: L'elibase Rega Berna che risponde al nome in codice «Rega 3» è situata al «Mösli»

Elicottero Rega interrompe partita di calcio

I consiglieri federali non sono i soli a decollare da Bern-Belp; all'aeroporto della capitale si trova anche l'elibase Rega di Berna. La crew di salvataggio porta il soccorso sanitario per via aerea, spesso dopo incidenti stradali oppure di notte. E se a bordo dell'elicottero occorre uno specialista del corpo dei pompieri professionisti può succedere che si debba interrompere una partita di calcio.

Nel 1976, la Rega cominciò a fare interventi aerei decollando dal «Mösli», l'aeroporto a Belpmoos. La baracca riservata all'equipaggio era parte degli allora immobili aeroportuali. Non vi era spazio sufficiente per l'elicottero, un Bell 206 Jet Ranger, stazionato all'aperto, esposto alle intemperie. Presto fu sostituito da un Bölkow BO 105 CBS bimotoe. Il secondo propulsore offriva maggiore sicurezza e la cabina era più spaziosa. Nel 1983 si aggiunse un elicottero di riserva: un Alouette III. Questa

macchina era dotata di un verricello ed era usata per le rispettive operazioni di recupero.

Nuova base, nuovo elicottero di salvataggio

Nel 1991, la squadra bernese poté traslocare nel nuovo edificio all'angolo sudest dell'area aeroportuale. Da allora hangar, locali di lavoro, di soggiorno e di riposo sono riuniti sotto un sol tetto. L'installazione di una pompa a calore e il tetto ricoperto di piante verdi convinsero il



Partita interrotta: il soccorritore specializzato raggiunge l'elicottero, la partita è ferma.

comune di Belp a conferire al nuovo edificio un premio all'ecologia. Nel 1995, l'elicottero Agusta A 109 K2 sostituì il precedente apparecchio. Nell'estate 2003 seguì l'Eurocopter EC 145. Dopo 20 anni, l'edificio mostrava i segni dell'usura e a inizio di quest'anno, durante quattro mesi, sono stati eseguiti lavori di rinnovamento. Sono stati mesi intensivi poiché il restauro e il servizio permanente dovevano funzionare a dovere. Dal mese di aprile, l'equipaggio si gode la rinnovata sede, così come approfitta dei vantaggi della postazione che consente di lavorare anche dopo la chiusura notturna dell'aeroporto e illuminare la pista autonomamente. Essendo la base Rega parte dell'aeroporto di Berna, il capo base Bruno Wiederkehr apprezza l'ambiente «familiare» e la presenza di varie ditte al Möslì.

Equipaggi e interventi di salvataggio

Una squadra di tre persone è disponibile 365 giorni l'anno e 24 ore su 24 per portare soccorso a chi è ammalato o si è infortunato. Durante il picchetto paramedici, piloti e medici vivono alla base come in una comunità. I medici sono messi a disposizione dall'ospedale Insel di Berna e di norma lavorano sei mesi al servizio della Rega. Oltre all'hangar, ai locali medici e tecnici e agli uffici, la base offre camere da letto, cucina e locale di soggiorno. In due terzi dei casi circa, «Rega 3» vola direttamente sul luogo dell'incidente (interventi primari) di cui metà sono incidenti stradali. I primi «soccorsi su strada» nel canton Berna furono eseguiti dall'allora equipaggio Rega nel 1980, e fu una vera novità. Quasi un intervento su tre si svolge dopo l'imbrunire.

Rega interrompe partita di calcio

L'edificio dei pompieri professionisti di Berna si trova accanto al campo di calcio Spitalacker nel quartiere bernese Breitenrain. Questo corpo di pompieri dispone di soccorritori specializzati negli interventi con elicottero (RSH) che salgono a bordo quando, oltre alle cure mediche sul posto, servono particolari misure di sicurezza per il paziente. Vista la prossimità della sede dei pompieri, l'imbarco di questi specialisti avviene sul vicino campo di calcio. Allora, può capitare che l'elicottero di salvataggio atterri durante una partita del FC Breitenrain: un'interruzione inconsueta e particolare per giocatori e spettatori.

Ariane Güngerich



La gita consigliata: a spasso con il treno del Gurten.

Parco per il tempo libero e oasi per escursionisti: il Gurten di Berna

Per la Svizzera il Gurten – la montagna della capitale federale con i suoi 858 metri – può sembrare poco più d'una collina. Eppure ha tutte le caratteristiche di una vera montagna: la cima con la sua piattaforma ampia e pedonale è raggiungibile con una funivia. Vi si trova un accogliente ristorante alpino, attrezzato perfettamente per seminari. La vista spettacolare spazia dalle Alpi alla città. Gli escursionisti vi trovano numerose attività per il tempo libero.

Un famoso Bike Trail e bellissimi sentieri

Un grande parco giochi gratuito attende i bambini con pareti da scalare, carrozze da circo e uno stagno con zattera, cascata e scivolo. Fra le attrazioni amate c'è un «Chügelibahn» sovradimensionato dell'artista Stefan Grünenfelder. A bordo di un trenino, grandi e piccoli passeggeri possono fare simpatici giri.

Sul Gurten si diverte anche chi cerca velocità e azione. Il Gurten Trail entusiasmerà i Downhill Biker: la discesa di due chilometri è tracciata in modo che possano godersi tutte le curve e i salti lunghi fino a dieci metri senza mettere in pericolo altri escursionisti.

Il Gurten offre però anche vaste oasi di pace e tranquillità. Una sorprendente rete di sentieri invita a passeggiare e fare escursioni. Attraversando la idilliaca Köniztäl in direzione di Kehrsatz si godono stupende vedute sulle Alpi bernesi, da far dimenticare la presenza della vicina città rumorosa.

Per consigli pratici e altre informazioni:

- www.gurtenpark.ch, www.gurtenbahn.ch: escursioni e Biker, parco per il tempo libero, ristorante, orario funicolare
- www.berninfo.com: attrazioni e manifestazioni a Berna e dintorni



Scoprite il fascino delle diverse città svizzere con il nuovo prospetto «Città» di Svizzera Turismo.

Tutte le informazioni e le ultime offerte per la prossima visita di città svizzere si trovano a MySwitzerland.com/citta oppure al numero verde 0800 100 200

www.MySwitzerland.com

Svizzera.
semplicemente naturale.



Un normale volo di linea Trondheim-Amsterdam-Zurigo...con paziente a bordo

Pescatore – cuore – Rega

Anche quest'anno, come da ormai quasi 40 anni, Peter Aebi ha pianificato le sue «vacanze da pescatore». Ben quattro settimane all'insegna del divertimento. Con il suo compagno d'avventura ha catturato già alcuni bei esemplari. Ma poi, il suo cuore gli fa un brutto scherzo.



In buone mani: la specialista in cure intensive Pia Hunkeler accompagna il paziente all'aereo.

Oltre 20 anni fa aveva subito un grave incidente sul lavoro. La Rega lo fece ricoverare all'ospedale dove rimase otto giorni in coma. Ma lui non ha mai perso il suo buon umore. Peter Aebi è un pensionato pieno d'energia e voglia di fare. Da anni, il 76^{enne} trascorre vacanze dedicate alla pesca. Quest'estate si reca per quattro settimane in Norvegia, nella cittadina di 15 000 anime, chiamata Sunndalsøra. Qui la pesca promette d'essere ricca. Già nei primi giorni di vacanza, lui e il suo amico possono vantarsi d'aver preso un salmone di 12 chili. Poco dopo catturano un'altra bella preda, anche se pesa solo la metà. Quel 5 luglio Peter Aebi non si cura della leggera pressione che sente nel petto, ma si gode i bei successi. L'indomani si sveglia alle cinque di mattina con forti dolori nella regione del cuore. Ora la cosa si fa seria. Gli amici lo portano velocemente nel Centro della salute di Sunndalsøra. Alle origini del

dolore c'è un infarto cardiaco. Il paziente viene trasferito in autoambulanza all'ospedale regionale di Molde. Ancora in giornata segue la trasferta aerea all'ospedale St. Olavs a Trondheim. Il 7 luglio, con un intervento chirurgico gli applicano uno stent, una finissima rete che stabilizza la coronaria e rende di nuovo possibile il flusso sanguigno. L'infarto è una conseguenza del mancato afflusso di sangue al muscolo cardiaco. Già nel 2004, Peter Aebi aveva subito un infarto.

Chiarimenti:

Rega – assicurazione – ospedale

Il giorno dopo l'intervento l'assicurazione si fa viva con la centrale operativa della Rega. Al telefono si discute la migliore soluzione per il paziente. Quando potrà affrontare un trasporto? Ci vuole il jet medicalizzato della Rega o può volare in Svizzera a bordo di un aereo di linea, accompagnato da un team medico? Se possibile, si rimpatriano i pazienti con voli di linea. Spesso ci si serve di Swiss con la quale la Rega collabora strettamente.

In Norvegia, il paziente Aebi è in buone mani: i medici della Rega sono in costante contatto con il personale dell'ospedale St. Olavs a Trondheim. Si prevede che il pensionato potrà lasciare l'ospedale quattro giorni dopo l'intervento. Allora sarà anche in grado di affrontare la trasferta in aereo. La decisione: il paziente può ritornare in Svizzera con un volo di linea, assistito da personale medico competente.

Preparativi:

Voli KLM – team Rega – materiale sanitario

Questa volta tocca alla compagnia aerea KLM. La centrale operativa organizza i biglietti aerei, l'autoambulanza, una sedia a rotelle e, la sera prima del volo mobilita il medico aereo, la dott.ssa Sylvia Marek e la specialista in cure intensive Pia Hunkeler. Il loro lavoro inizia il giorno successivo, lunedì 11 luglio, prima delle 5 di mattina. Oltre all'equipaggiamento sanitario di base preparano materiale supplementare: farmaci per il cuore, un apparecchio del laboratorio per il sangue, il cosiddetto Propaq MD, un monitor di media grandezza (monitor cardiaco con defibrillatore integrato).

Sereno: Peter Aebi nell'aereo, assistito dall'equipaggio della Rega.

Occorre anche pensare dove nell'aereo sarebbe possibile fare un'eventuale rianimazione. Anche se il paziente per poter affrontare il trasporto deve essere in condizioni stabili, il team Rega deve prepararsi anche a simili scenari. Contrariamente ai trasporti nel jet medicalizzato, il team medico nell'aereo di linea è esposto. Il suo lavoro avviene sotto gli occhi del pubblico e le possibilità sono limitate.

Rimpatrio impegnativo: 4 voli – 2 taxi – 1 autoambulanza

Lunedì mattina, aeroporto di Zurigo: la procedura del check in per il team Rega non si distingue da quella degli altri passeggeri. Alle ore locali 06.55 l'aereo della KLM decolla dall'aeroporto di Zurigo-Kloten. Dopo lo scalo ad Amsterdam il team medico continua per Trondheim e successivamente con il taxi all'ospedale St. Olavs. Al loro arrivo all'ospedale nel primo pomeriggio, Peter Aebi viene loro incontro nel corridoio. Le ha aspettate ed è molto felice. Ora inizia la consegna laboriosa: si discutono i rapporti dei medici e dell'operazione chirurgica e il medico curante provvede alla conferma dell'idoneità del paziente al trasporto. Tutto è pronto: dopo quasi tre ore il paziente e il team Rega partono per l'aeroporto. Peter Aebi, in sedia a rotelle viene spinto attraverso i corridoi dell'aeroporto. A bordo lo allacciano al monitor, sorvegliano e controllano i suoi valori.

L'infermiera specializzata Pia Hunkeler è anche responsabile della parte organizzativa. Orari, gate, decollo: il team medico col paziente sale a bordo prima dei passeggeri. Pia Hunkeler informa l'equipaggio di volo. Allo scalo di Amsterdam scendono per ultimi e presto risaliranno per primi. Durante i due voli tutto si svolge regolarmente, il paziente si sente bene, i valori monitorati sono normali. Verso le ore 22.30, l'aereo della KLM atterra a Zurigo. L'autoambulanza è pronta. La dottoressa Marek accompagna Peter Aebi nella clinica Beau-Site a Berna. Il paziente è grato di sentirsi bene e di essere in buone mani. Certo però, gli dispiace aver dovuto rinunciare al ritorno in macchina via Oslo, con il traghetto fino a Kiel e da Amburgo con il treno navetta fino a Basilea: un'avventura che gli sarebbe piaciuta molto.

Ariane Güngerich

L'argomento «Rimpatri con aerei di linea» è trattato anche a pagina 9 alla rubrica «Partner».



UNA BUONA TENUTA E UN PASSO SICURO. CON I PRODOTTI DI BÄCHLI PER GLI SPORT DI MONTAGNA. DA NOI TROVATE IL NECESSARIO PER VIVERE PIENAMENTE LA VOSTRA PASSIONE. ABBIAMO I PRODOTTI PIU ATTUALI E PERFORMANTI DELLE MIGLIORI MARCHE, PER OFFRIRVI ESPERIENZE INDIMENTICABILI.

FILIALI

Zurigo
Berna
Basilea
Kriens
San Gallo

OUTLETS

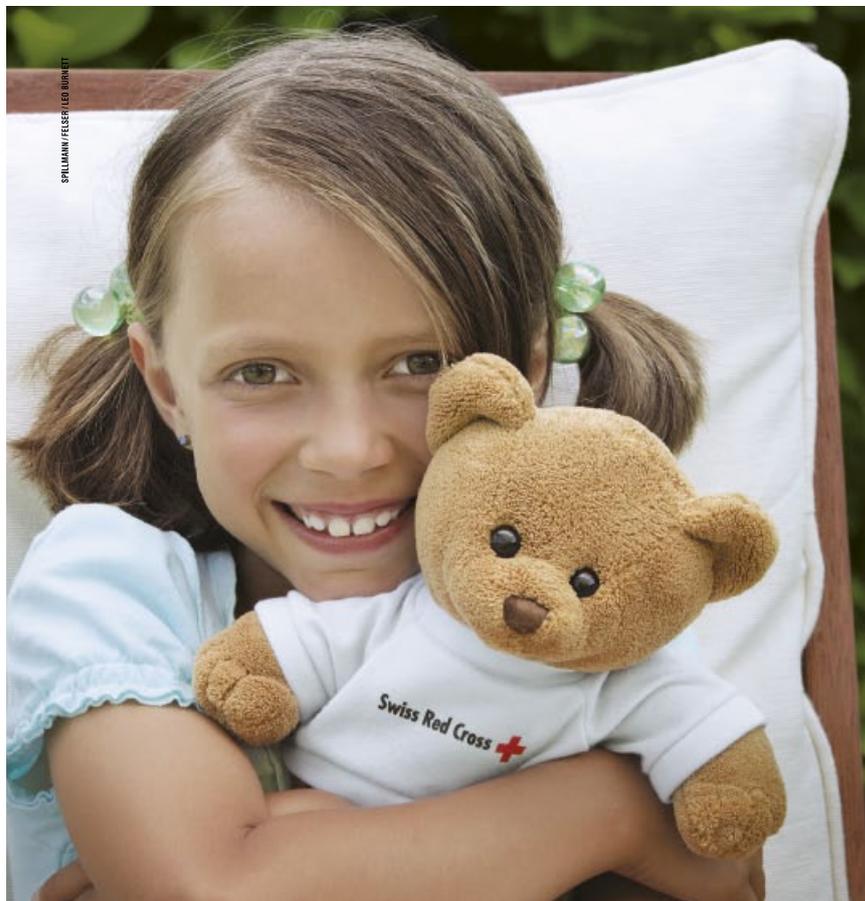
Zurigo
Berna
Basilea
Kriens
San Gallo
Volketswil

WEBSHOP

www.baechli-bergsport.ch



BÄCHLI
BERGSPORT



Il denaro fa la felicità (n. 15). Il denaro fa la felicità, se si sa di poter aiutare qualcuno. È per questo che Swisscanto ha lanciato insieme alla Croce Rossa Svizzera (CRS) lo Swisscanto Swiss Red Cross Charity Fund. In questo modo devolvete la metà dei vostri rendimenti per una buona causa. Allo stesso tempo profittate di un investimento in obbligazioni orientato alla sicurezza. Per informazioni dettagliate rivolgetevi al vostro consulente BancaStato o visitate i siti www.redcross.ch o www.swisscanto.ch/15.

Le informazioni riportate in questa pubblicazione non sono da intendersi come offerta, ma hanno esclusivamente scopo informativo. Il prospetto di vendita, il prospetto di vendita semplificato e il rapporto annuale o semestrale sono disponibili gratuitamente presso le Banche Cantionali e la Swisscanto Asset Management SA, Nordring 4, 3000 Berna 25 oppure su www.swisscanto.ch.

In collaborazione con

Croix-Rouge suisse
Schweizerisches Rotes Kreuz
Croce Rossa Svizzera



Investimenti e previdenza.



Swisscanto

Versatilità, competenza e umanità al Sud delle Alpi

Un sogno diventato realtà

L'aviazione è sempre stata il suo grande amore fin da bambino. Raccontava al suo migliore amico (oggi medico Rega) che aveva un elicottero in solaio, facendolo arrabbiare poiché non glielo voleva mostrare. Un sogno infantile, a lungo cullato, poi diventato realtà. Paolo Menghetti oggi è il capo della Base Rega Ticino, oltre che meccanico di elicotteri e soccorritore. Prima di volare e occuparsi dell'elicottero rosso con la croce bianca che tutti conoscono, ne ha però fatta tanta di strada.

Concluso l'apprendistato quale elettromeccanico presso le FFS, Paolo Menghetti ha lavorato come assistente di volo presso una compagnia privata di elicotteri (l'Air Grischa), attiva nel trasporto di materiale e di persone. Un'esperienza che gli ha permesso di arricchire le sue conoscenze professionali con una formazione di meccanico di elicotteri. Ma la passione che giorno dopo giorno Paolo mette nel suo lavoro, non si spiega senza menzionare un altro tratto marcato del suo carattere: l'altruismo e il desiderio di aiutare il prossimo, che in gioventù lo hanno spinto ad impegnarsi nel corpo dei pompieri volontari, a far parte della colonna di soccorso del CAS e ad ottenere il diploma di soccorritore SSS.

Curriculum a parte, anche il caso ha svolto un ruolo non trascurabile nella vita professionale di Paolo. «È stata una fortuna incontrare Ernst Wirz, capo tecnico della Eliticino, (poi diventato capo tecnico presso la Guardia aerea svizzera di soccorso) e due piloti Rega di allora (Giorgio e Walter) a Magadino, dove spesso mi recavo per effettuare revisioni di nostri elicotteri con la Eliticino. Grazie a loro ho scoperto una realtà affascinante di cui ben presto sono entrato a far parte», afferma.

Per Paolo, padre di due figlie, Alina (13 anni) e Paola (10 anni), la Rega è diventata in oltre 20 anni di onorato servizio una seconda famiglia. Anche quando non è di picchetto è sempre pronto ad intervenire se la sua «signora in rosso» (l'Agusta Westland Da Vinci, in dotazione alla base ticinese) fa la difficile. Con pazienza e sapienza riesce in breve tempo a trovare la soluzione, permettendo all'apparecchio di essere pronto a decollare al sopraggiungere di un

allarme. Quando non è impegnato a riempire «scartoffie», come le chiama lui, ovvero le pratiche amministrative e burocratiche legate all'attività di soccorso aereo – che accetta di buon grado ma che non ama particolarmente –, Paolo dedica ogni momento libero in base alla cura e manutenzione dell'equipaggiamento e dell'elicottero. Ogni dettaglio è controllato accuratamente, affinché tutto funzioni alla perfezione in missione. «La responsabilità per gli equipaggi Rega è molta – spiega il capo base – ma personalmente non mi pesa. So che se ho fatto tutto il possibile e anche un qualcosa in più, sono in pace con me stesso.»

Una professione in cui dunque si mette anima e corpo, ma che comporta non pochi sacrifici, come lui stesso ammette, a causa dei turni di lavoro difficilmente conciliabili con la vita privata. «La comprensione da parte dei familiari è indispensabile per il nostro mestiere. Il riconoscimento e la gratitudine dei pazienti però sono tali che ti fanno dimenticare la fatica e ti spronano a dare sempre il meglio di te», sottolinea Paolo. Ogni missione è diversa dalle altre, alcune si rivelano particolarmente complesse a causa ad esempio del luogo impervio in cui si è chiamati a operare o delle condizioni meteorologiche avverse. Una però mette a dura prova anche un soccorritore navigato come lui: «Come padre, quando vi è di mezzo un bambino è sempre molto difficile. So esattamente quanta apprensione provino in quel momento i genitori.» Paolo Menghetti è tutto questo. Quando indossa la tuta rossa è l'emblema della Rega: efficiente, affidabile, sempre disponibile, ma con tanta umanità che trapela dal suo sorriso e dalla calma contagiosa.



Paolo Menghetti
Paramedico d'elicottero

Federica Mauri

iRega–l'allarme diretto con iPhone



Il test di allarme

Qui potete mettere alla prova il sistema!

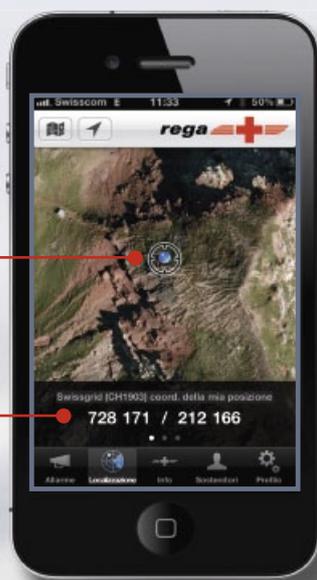
- Non vi collegherete alla centrale d'allarme
- Controllo unilaterale di collegamento
- La risposta è registrata su nastro
- Riceverete una conferma di buon funzionamento via SMS

Chiamata d'allarme dalla Svizzera

- Il sistema fa scattare l'allarme nella centrale operativa della Rega
- Collegamento automatico alla centrale operativa elicotteri Rega
- Entrata in collegamento a voce con la centrale operativa elicotteri
- Trasmissione dei dati via rete mobile alla centrale operativa elicotteri
- La vostra posizione appare sulla carta geografica della centrale operativa elicotteri

Chiamata d'allarme dall'estero

- Il sistema fa scattare l'allarme nella centrale operativa della Rega
- Collegamento automatico con la centrale operativa aeroambulanza Rega
- Trasmissione dati via rete mobile alla centrale operativa Rega
- La vostra posizione appare sulle mappe Google nella centrale operativa dei jet Rega



Visualizzazione della vostra posizione attuale

- Immagine sulla mappa Google
- Immagine satellitare di Google Maps

Coordinate della vostra posizione attuale

In caso di allarme, le coordinate saranno trasmesse automaticamente alla centrale operativa della Rega.

Sul vostro cellulare potete scegliere fra i seguenti sistemi:

- Swiss Grid (sistema di coordinate CH)
- WGS84 longitudine/latitudine decimale
- WGS84 longitudine/latitudine Gradi/min/sec



Informazioni sull'aiuto Rega

- Qui trovate consigli preziosi in merito ad emergenze in Svizzera e all'estero



Informazioni sul tesseramento

- Qui trovate i vantaggi del tesseramento
- Qui potete farvi sostenitori online

La moderna telecomunicazione offre nuove possibilità d'allarme. Con un click, il vostro iPhone trasmette alla centrale d'allarme Rega importanti dati. Quel che sinora richiedeva un laborioso collegamento a voce, oggi avviene automaticamente in pochi secondi. L'applicazione necessaria è gratuita ed è scaricabile negli App-Store in Svizzera.

Versione per Android prevista per fine 2011



Insieme con la chiamata d'allarme la centrale operativa Rega riceve i vostri dati e le coordinate.



Informazioni personali

- Il vostro numero di cellulare è importante per potervi richiamare

Le vostre generalità

- Servono alla Rega per gli ulteriori passi della procedura di allarme
- Il numero di sostenitore aiuta ad organizzare un intervento, ma non condiziona l'aiuto della Rega in nessun modo.

Ora	N° mobile	Lingua	Swiss-Grid Y	Swiss-Grid X	Quota	GPS precisione m	Accu (%)	Nome
11.03.2011 11:33:00	+41 78 123 45 67	I	728 171	212 166	2200	65	50	Pinco Pallino

Numero di cellulare della persona chiamante (per poter richiamare)

Visualizzazione del luogo di provenienza dell'allarme sulla cartina

Coordinate precise del luogo in Svizzera e all'estero

Verifica della precisione della misurazione GPS in metri

Identità della persona chiamante

Grado di carica del cellulare di chi chiama

La Newsletter della Rega

Rimanete sempre aggiornati sugli eventi e abbonatevi alla nostra Newsletter sul sito www.rega.ch. Ogni due mesi vi informerà per e-mail sulle novità dal mondo Rega. Lasciatevi sorprendere da avvincenti servizi sulle nostre attività d'intervento, da interessanti retroscena, da estrazioni a sorte e concorsi, come pure da articoli selezionati dal nostro shop.



Una nuova base per il Ticino

Lo scorso primo giugno all'aeroporto cantonale di Locarno è stata posata la prima pietra della nuova elibase della Rega al Sud delle Alpi. La nuova costruzione – a prova di esondazione – dovrebbe entrare in funzione entro la fine dell'autunno 2012. Durante tutto il periodo dei lavori è operativa una base provvisoria, che garantisce il normale svolgimento delle attività di soccorso aereo nella Svizzera italiana.



La Rega multimediale

La pagina Internet della Rega si è arricchita: nel nuovo spazio «Multimedia» da subito si trovano non solo foto e panoramiche a 360° della nostra flotta, ma anche una vasta selezione di video che vi presenta la Rega «dal vivo». Per le scolaresche abbiamo una raccolta di materiale per conferenze e presentazioni di vari temi.

Entrate e scoprite voi stessi il mondo della Rega online.

www.multimedia.rega.ch



La Rega sviluppa un mezzo ausiliario per segnalare i cavi

Pericolo individuato, pericolo eliminato

Un semplice pezzo di latta può salvare vite. Di notte l'ausilio ideato dalla Rega segnala la presenza di pericolosi cavi e fili a sbalzo, migliorandone la visibilità. Il nuovo segnalatore di cavi è in fase di sperimentazione in Ticino.

Gli impianti a fune, specie nelle regioni discoste di montagna sono mezzi di trasporto indispensabili. Per gli elicotteri che volano a bassa quota e i loro equipaggi rappresentano però un grave pericolo. La collisione con un cavo può avere conseguenze mortali. In Svizzera simili impianti per il trasporto di materiale sono innumerevoli. Molti non figurano neppure sulle carte geografiche. I fili a sbalzo o i cavi sono quasi invisibili per i piloti quando eseguono voli di soccorso dopo il tramonto.

Per la Rega, la sicurezza degli equipaggi e dei pazienti è d'importanza prioritaria e pertanto vuole eliminare questo pericolo. Dieci anni fa ha dato avvio al progetto «Remove» che invita a segnalare cavi e fili in disuso. La demolizione di questi impianti è eseguita in collaborazione con le Forze armate svizzere.

Ma cosa ne è di tutti gli impianti funzionanti? Stefan von Boletzky, pilota dell'elibase Rega Ticino ha sviluppato per la Rega un mezzo di segnalazione dei cavi. Si tratta di un pezzo di latta inossidabile, lungo circa 50 cm con due brevi alette laterali, ricoperto di materiale riflettente. Questo congegno si fissa al cavo alla

stazione di partenza e a quella d'arrivo, dove non ne intralcia il funzionamento. Non appena il faro dell'elicottero Rega lo illumina, riflette la luce, segnalando al pilota l'ostacolo.

I segnalatori sono in fase di sperimentazione nel cantone Ticino. Negli ultimi anni l'Ufficio forestale cantonale si è dato da fare per registrare anche gli impianti minori, creando le premesse per dotare questi ostacoli aerei con i segnalatori riflettenti.

Per il progetto pilota sono stati prodotti 1000 segnalatori, con cui sarà possibile rendere più visibili fino a 500 impianti. I rispettivi costi sono a carico della Rega.

Il montaggio dei segnalatori di cavi è eseguito dall'Ufficio forestale del cantone. Ai gestori degli impianti di risalita non costa niente, ma devono provvedere affinché i riflettori non siano coperti da piante o altri ostacoli. «Entro la fine del 2012 vorremmo aver piazzato tutti i 1000 segnalatori, così da poter fare un primo bilancio», auspica il pilota von Boletzky. Se i segnalatori risulteranno efficaci, la Rega ne valuterà l'utilizzo in altre regioni della Svizzera.

Wanda Bühler

Domanda alla Rega

«Da diversi anni sostengo con donazioni alcune importanti istituzioni in Svizzera. Naturalmente ne fa parte anche la Rega. Poiché le mie istituzioni preferite mi inviano l'invito di rinnovo in tempi diversi, a volte perdo un po' il controllo. Quanto tempo è valida la mia tessera Rega? Quando scade e cosa devo fare per non rischiare la scadenza?»

Esther Gallay, Gland



Gentile signora Gallay



Il suo contributo di sostenitrice Rega è una donazione volontaria alla nostra istituzione. Ciò significa che questa offerta solidale non ha scadenza, come può averla ad esempio un premio assicurativo.

Per questo motivo il contributo Rega si è affermato come contributo annuo. Un po' come quando si è membri di un'associazione, le nostre sostenitrici e i nostri sostenitori ricevono ogni inizio anno una lettera che rammenta il rinnovo annuo. Per ragioni logistiche, la spedizione delle lettere avviene una volta sola a scaglioni, nei mesi di gennaio e febbraio. Una norma a favore delle nostre sostenitrici e i sostenitori prevede che una tessera rinnovata l'anno precedente rimanga valida fino al 15 maggio dell'anno successivo. Secondo il Regolamento per i sostenitori, fino a quella data sussiste il diritto alle prestazioni Rega, e così le rimane sufficiente tempo per il rinnovo della sua tessera.

Cordiali saluti

René Fritschi
Responsabile del Centro sostenitori

Le vostre
domande ci
interessano!

**Cosa volete sapere
della Rega?
Inviateci la vostra
«domanda alla Rega»
all'indirizzo sottostante:**

Guardia aerea svizzera
di soccorso
Comunicazioni
«Domanda alla Rega»
Rega-Center
Casella postale 1414
CH-8058 Zurigo aeroporto

Modulo di contatto:
www.info.rega.ch



SBB CFF FFS

SCIPASS DI 1 O 2
GIORNI E
VIAGGIO IN TRENO

CON
IL **20%**
DI SCONTO



Scoprite il Ticino con i mezzi pubblici, ad esempio la stazione sciistica di Airolo. Approfittate dei biglietti combinati RailAway FFS Snow'n'Rail con una riduzione del 20% sul viaggio in treno e sullo scipass per 1 o 2 giorni. Informazioni e offerte presso la vostra stazione FFS o al Rail Service 0900 300 300 (CHF 1.19/min. da rete fissa svizzera) oppure su www.ffs.ch/snowrail.

Foto: Mario Curti

RailAway

Snow'n'Rail Airolo.
A sciare in treno e bus!

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

I pazienti più piccoli della Rega si trasportano ben protetti e al caldo in un'incubatrice. L'equipaggio la fissa nell'elicottero di salvataggio o nell'aeroambulanza. Riesci a trovare i dieci errori di copiatura del nostro disegnatore Joggi?

Soluzione del n° 76:

Trovi le dieci differenze nella nostra Homepage www.1414.rega.ch



© Illustrazione: Joggi / Peter Jost

Concorso

Collega le cifre fra loro e potrai rispondere alla seguente domanda:

Che cosa scrive nel cielo il jet della Rega e cosa significa?

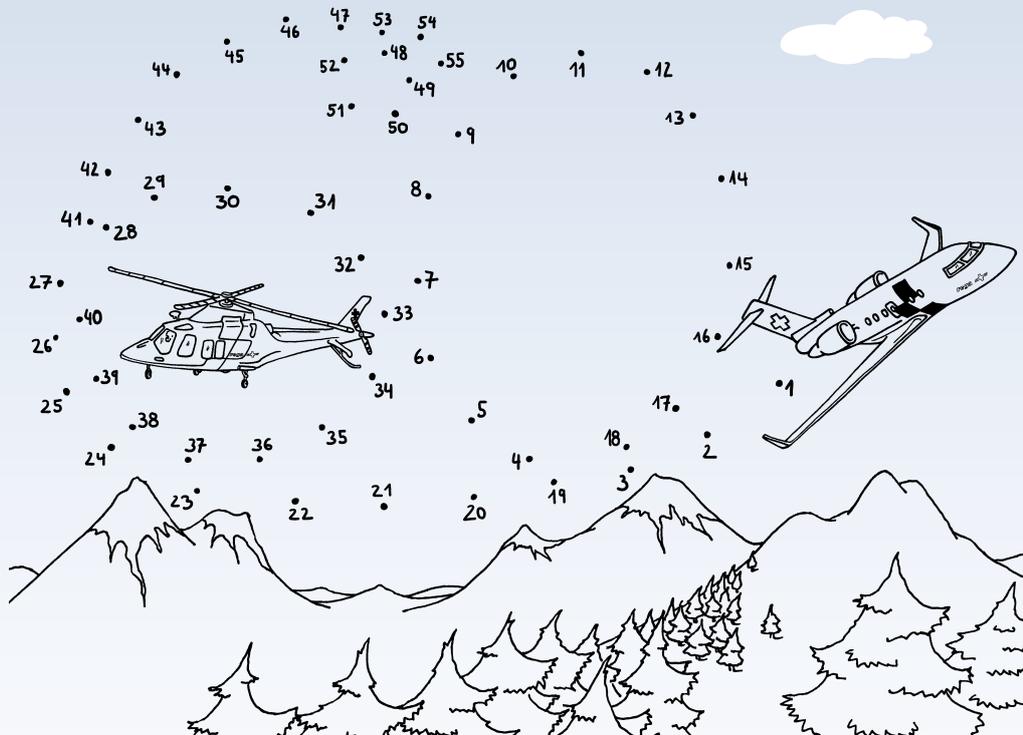
Scrivi la risposta su una cartolina postale e spediscila entro il 20 dicembre 2011 a

Rega Base Ticino
«Quiz» periodico dei sostenitori 1414
Aeroporto cantonale di Locarno
6596 Gordola

La Rega sorteggia dieci vincitrici/vincitori di un modellino Challenger CL 604 col nuovo design del valore di 29 franchi.



Buona fortuna!



© Illustrazione: Fides Friedeberg

Soluzione del n° 76: la risposta corretta era la B - Eurocopter EC 145.

Questo elicottero di salvataggio si è trovato in pericolo a causa d'un attacco laser

Hanno vinto un binocolo: Debora Blickenstorfer, Adelboden; Hugo Bonnet, Neuchâtel; Kay Büttel, Emmenbrücke; Gérald Chevalley, Nyon; Miriam De Luigi, Sala Capriasca; Kevin Guignard, L'Abbaye; Shano Lichtensteiger, Thalwil; Adolf Lussi, Stans; Tizian Omini, Contra; André Marc Wermelinger, Flühi

Congratulazioni!

Missione speciale in Giappone: l'aeroambulanza Rega in un paese colpito da catastrofi

Un volo verso l'ignoto

Nel marzo 2011, il Giappone è in balia di terremoti e di uno tsunami. Dalla Svizzera giunge un jet medicalizzato. Un membro del Corpo svizzero d'aiuto umanitario nella regione colpita si è ammalato. È richiesto l'intervento della Rega. Una missione con molte incognite che esigono continui aggiornamenti e chiarimenti.



Aeroporto di Misawa: imbarco del paziente Bruno Maurer che ritornerà a Zurigo con il jet medicalizzato della Rega.

11 marzo 2011. Dal Giappone giungono notizie sconvolgenti: una forte scossa sismica, uno tsunami alto dieci metri, danni a un impianto nucleare. Le informazioni sulla scossa più forte mai registrata nel Paese del sol levante giungono a flusso continuo. La gravità della catastrofe e l'estensione della devastazione aumentano di ora in ora. Diversi media chiamano la Rega per sapere se si prevedono voli verso il Giappone, e se la Rega andrà a prendere dei pazienti. «No, la Rega non è a conoscenza di pazienti che devono essere rimpatriati» è la risposta, valida anche per i giorni successivi. Per contro un team del Corpo svizzero d'aiuto umanitario si sta preparando e, il 12 marzo un solo giorno dopo i primi tragici avvenimenti, decolla per la zona sinistrata. Poco prima della partenza, il medico della spedizione, Jürg Koller annota il numero d'allarme internazionale della Rega: +41 333 333 333, anche se naturalmente lo sa a memoria, ma non si sa mai.... Pochi giorni dopo il numero gli serve. Non c'è un nesso diretto con gli avvenimenti in Giappone. Si tratta di Bruno Maurer, un membro del team, ammalatosi gravemente durante la missione in terra nipponica. Il dottor Koller si prende cura di lui e si mette in contatto con i

medici della centrale operativa della Rega. Il paziente soffre di una pericolosa infiammazione addominale (diverticolite perforante) ed è ricoverato in un ospedale fuori dalla zona a rischio. Occorre un urgente intervento chirurgico. Un trasporto aereo immediato è fuori questione. Potrà essere rimpatriato con l'aeroambulanza Rega soltanto quando sarà in condizioni stabili.

Molte domande aperte

Venerdì, 18 marzo 2011, una settimana dopo la catastrofe è arrivato il momento. Iniziano i preparativi per il volo verso l'ignoto. Ignoto perché la situazione in Giappone, e specie nella zona devastata di Fukushima, può cambiare improvvisamente. Potrebbero dover chiudere lo spazio aereo, oppure il vento potrebbe spingere particelle radioattive nella direzione opposta. Nella centrale operativa della Rega i capi intervento e il dispatcher responsabile della rotta lavorano a pieno ritmo. L'autorizzazione di sorvolo della Russia non è ancora giunta. Occorre organizzare lo scalo di rifornimento. Dove potrà pernottare l'equipaggio? Dove potranno atterrare in



Giappone? Una missione straordinaria che richiede molti chiarimenti. I capi intervento e l'equipaggio del jet predispongono diverse misure precauzionali e di sicurezza. La premessa: l'equipaggio non si trattiene nel paese oltre il necessario. Viste le molte incertezze sullo svolgimento della missione, oltre il medico e l'infermiera specializzata, l'equipaggio comprende il numero massimo di quattro piloti per garantire il rispetto delle ore di riposo obbligatorie, dandosi il cambio. Ancora non è sicuro che i voli di andata e di ritorno potranno svolgersi secondo i piani. Questi prevedono il volo via la Russia con scalo a Surgut, prosecuzione per la Corea del Sud con pernottamento a Seoul. Successivamente volo fino al Giappone settentrionale.

Volo d'andata con verifica continua

La missione inizia venerdì sera con il decollo alle ore 22.00 da Zurigo-Kloten. Quattordici ore più tardi, l'equipaggio atterra a Seoul, nella Corea del Sud. È tempo di rispettare le ore di riposo obbligatorie. Solo dopo, il volo per il Giappone potrà continuare. I piloti sono in contatto costante con i pianificatori del volo nella centrale operativa della Rega. Sorvegliano le previsioni meteo e le correnti d'aria, tenendo particolarmente d'occhio l'evoluzione della radioattività nella regione di Fukushima. Fortunatamente, il vento allontana la nube dal Giappone settentrionale. Prima del decollo da Seoul colmano i serbatoi di kerosene. Ancora non sanno quanto combustibile sarà disponibile una volta giunti a destinazione.

Di ritorno dal Giappone:
lo specialista sottopone il capo pilota Urs Nagel al controllo della radioattività.



La tratta da Seoul a Misawa passa principalmente sopra il mare e il volo dura poco meno di due ore. Il jet medicalizzato della Rega atterra secondo i piani alla base aerea militare americana di Misawa, che si trova circa 400 km a nord di Fukushima. Prima di dare il permesso al team Rega di aprire il portello del jet, gli americani misurano il tasso di radioattività dell'aereo appena atterrato. Tutto è in regola. Il paziente e il medico Jürg Koller aspettano in un'autoambulanza. Ambedue sono già stati esaminati e non sono state trovate tracce di radioattività. La dottoressa del team Rega si consulta con il collega Koller. Indi fanno il trasbordo del paziente Bruno Maurer dall'ambulanza al jet Rega. Dopo appena un'ora il jet è di nuovo in aria.

Volo di ritorno e ultime precauzioni

Anche il volo di ritorno si svolge senza problemi. Il medico del Corpo svizzero di aiuto, Jürg Koller, ha fatto un ottimo lavoro in Giappone, facendo di tutto perché Bruno Maurer avesse il



Tutto è in regola: neanche nei turboreattori si trovano tracce di radioattività.

trattamento medico adeguato. Durante il volo il paziente è inoltre assistito dal team medico della Rega, che si prende cura di lui.

Tutti sono contenti di vedere che Bruno Maurer sta molto meglio. Nei giorni precedenti, il suo stato di salute appariva precario. Lunedì, 21 marzo 2011, alle ore 17.07, dopo oltre dodici ore di volo, compreso lo scalo a Surgut in Russia, il jet medicalizzato della Rega atterra all'aeroporto di Zurigo-Kloten. Anche qui sono in atto rigorose misure di sicurezza. Il portello dell'aereo deve rimanere chiuso. I dipendenti dell'SR Technics esaminano il velivolo per scoprire eventuali tracce di radioattività. Una norma che vige per tutti gli aerei provenienti dal Giappone. Inoltre, gli specialisti dell'Istituto Paul Scherrer controllano l'intero equipaggio Rega, il paziente e il medico del Corpo svizzero di aiuto umanitario, il bagaglio e gli apparecchi medici. Al termine delle misurazioni, tutto risulta normale. L'autoambulanza è pronta e i sanitari accolgono Bruno Maurer a bordo. Una missione con varie incognite si conclude felicemente e in sicurezza. In più l'equipaggio Rega si è arricchito di un'esperienza molto particolare.

Ariane Güngerich

Consigli per la prevenzione di trombosi

Prevenire è meglio che guarire



A causa del forte aumento della mobilità delle persone, negli ultimi anni si sente sempre più parlare della trombosi da viaggio, nota anche come sindrome da classe economica. La mancanza di movimento dovuta alla forzata immobilità negli spazi esigui dei sedili di aerei, pullman o treni, lunghi tragitti in moto, insufficiente assunzione di liquidi e una certa predisposizione, possono essere all'origine della malattia. Il medico dr. Olivier Seiler, sostituto capo medico della Rega spiega e consiglia come ridurre il rischio di trombosi.

Pesantezza e tensione in una gamba, seguite da dolori stando in piedi e camminando, gonfiore e colore bluastrò della pelle sono i primi segni d'una trombosi. Il flusso sanguigno rallentato dalla mancanza di spazio per le gambe favorisce la formazione di coaguli di sangue (trombi). In genere compaiono nelle piccole vene nella muscolatura dei polpacci e di lì avanzano e si allargano nelle vene più grandi. In casi gravi c'è il rischio che il trombo si stacchi e, con il flusso di sangue, finisca nell'arteria polmonare. Otturando i vasi dei polmoni il coagulo provoca un'embolia. I sintomi di questa malattia, che può essere mortale, sono respirazione faticosa e/o dolore pungente al petto. Una sospetta trombosi richiede l'immediato controllo medico e le cure del caso.

Chiarire i rischi prima della partenza

Disporre di cure durante un viaggio è spesso difficile o addirittura impossibile (medico e mezzi irraggiungibili). La prevenzione è dunque molto importante. Prima di affrontare un viaggio che supera le otto ore in posizione seduta è bene stabilire i rischi individuali:

- gravidanza e le quattro settimane dopo il parto
- grosse varici
- sovrappeso (BMI +30)
- gesso, stecca, paralisi della gamba
- grave malattia cardiaca o tumorale
- coaguli venosi o problemi genetici di coagulazione
- assunzione di anticoncezionali o ormoni sostitutivi
- indebolimento dovuto a interventi chirurgici importanti
- età sopra i 60 anni

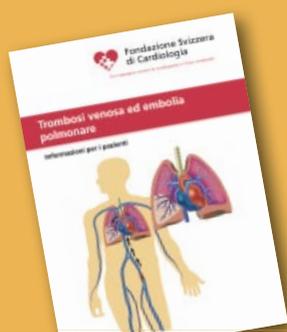
Per essere sicuri domandate al vostro medico di famiglia che potrà consigliarvi, prescrivere all'occorrenza un anticoagulante e spiegarvi l'uso di una siringa.

Il movimento protegge

Fondamentalmente la trombosi da viaggio è una malattia rara. Per ridurre sensibilmente i rischi durante i lunghi viaggi basta osservare alcuni punti importanti: evitare di stare seduti o in piedi per periodi prolungati. Muovere spesso i piedi e le gambe. Se possibile, di tanto in tanto mettere le gambe in posizione rialzata. Fare ogni ora una passeggiata sopra le nuvole. Assumere abbastanza liquidi analcolici e ridurre il consumo di caffè. In caso di necessità esplicita portare calze comprimenti della classe I o II.

Vi auguriamo buon viaggio e zero problemi!

Francesco Argenton



Ordinazione dell'opuscolo gratuito:
www.swissheart.ch/loshop

Concorso di disegno

I fortunati vincitori

Nell'ultimo Magazine 1414, la Rega ha lanciato un concorso di disegno. Nel frattempo sono stati selezionati i tre disegni vincitori i cui soggetti presto abbelliranno ciascuno una borsa Rega.

Oltre 800 bambini hanno partecipato al gran concorso di disegno Rega lanciato a giugno 2011. Non è stato facile scegliere dalla montagna di colorate e bellissime opere le dodici finaliste.

Ci ha dato una mano la giuria composta da René Prêtre, cardiocirurgo in pediatria e Svizzero dell'anno 2009, Samantha Taha, moderatrice della serie tv «Zambo», Roland Schwab e Ueli von Allmen, autori di canzoni per bambini di «Leierchischte», come pure Samuel Glättli, illustratore e fumettista, e Wanda Bühler, rappresentante della Rega.

I dodici disegni finalisti sono poi stati sottoposti a una selezione online durata due settimane. I visitatori del sito web hanno scelto i tre disegni, vincitori principali del concorso che, nell'anno del giubileo 2012, decoreranno ciascuno una borsa Rega e saranno i soggetti di cartoline postali.

Hanno vinto i tre disegni dei fortunati Célia, 7 anni di Onex; Jeff, 7 anni di Court e Celine, 11 anni di Haag. Felicitazioni!

A fine agosto loro e i dodici finalisti, insieme con le loro famiglie, sono stati invitati a visitare il Rega-Center all'aeroporto di Zurigo-Kloten, dove è stato consegnato loro il premio offerto dal Rega-Shop. I giovani artisti ricorderanno a lungo la visita dell'hangar dove hanno potuto toccare con mano gli elicotteri rossobianchi e assistere all'arrivo di un'aeroambulanza.

Le dodici opere finaliste saranno i soggetti del calendario murale Rega 2012, in vendita sul sito www.shop.rega.ch.

Nell'anno del giubileo, le borse con i tre soggetti vincitori e le cartoline si potranno trovare alle diverse manifestazioni previste.

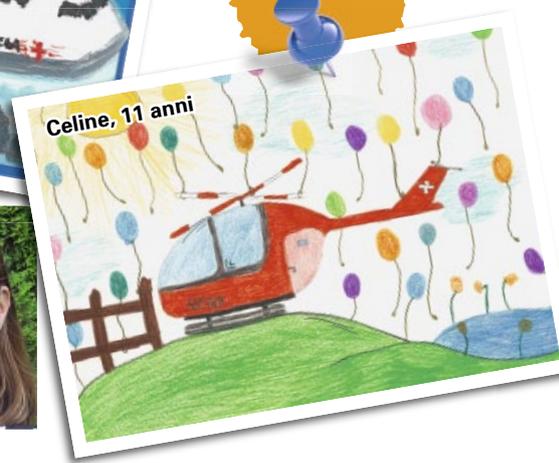
Wanda Bühler



«L'aria è la terra della Rega – da 60 anni»: così dicendo, Sebastian, 12 anni, finalista del concorso di disegno ha colto nel segno. Il 27 aprile 1952 a Twann sul lago di Bienna è stata fondata la Guardia aerea svizzera di soccorso e posata la prima pietra per la professionalizzazione del salvataggio aereo svizzero. 60 anni dopo, la Rega desidera ringraziare la comunità di oltre 2,3 milioni di sostenitrici e sostenitori della loro fedeltà.

Nel 2012, vi attendono fra altro delle celebrazioni a fine aprile nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo e giornate delle porte aperte su alcune elibasi dell'altopiano.

Per rimanere aggiornati su tutte le attività e le date durante l'anno del giubileo, informatevi all'indirizzo www.60Jahre.rega.ch



La giuria (da sinistra a destra) presenta i lavori dei dodici finalisti: Samuel Glättli, Wanda Bühler, Roland Schwab, Ueli von Allmen, René Prêtre, Samantha Taha



Il Ticino, il cantone più generoso

Donare organi: un dono impagabile

La lista d'attesa delle persone la cui vita dipende dalla donazione d'un organo è lunga: il loro numero supera di oltre tre volte quello dei pazienti che hanno ricevuto il dono. Mancanza d'informazione? Timori e incertezze? Falsi tabù?

«Una sola persona deceduta può essere donatrice di cinque, sei organi. Le 15 donazioni registrate nell'anno passato in Ticino hanno potuto procurare una qualità di vita migliore o addirittura salvare la vita di una cinquantina di pazienti», spiega il Dr. Roberto Malacrida, primario di medicina intensiva e direttore sanitario dell'Ospedale regionale di Lugano. «Ci vorrebbe una comunicazione più aperta attorno al tema donazione d'organi. C'è chi semplicemente non ci pensa, oppure ha delle incertezze in merito al concetto della morte cerebrale, difficile da comprendere e accettare dai congiunti.»



Prof. Dr. Roberto Malacrida, primario di medicina intensiva e direttore sanitario dell'Ospedale regionale di Lugano

Il «miracolo Ticino»

Così viene chiamato l'alto numero di donazioni nella Svizzera italiana. «I grandi sforzi organizzativi, specie nella Svizzera romanda e in Ticino con il Programme Latin de Don d'Organes (PLDO), danno i loro frutti: dai due cantoni è pervenuto il 50% di tutte le donazioni», conferma il PD Dr. Franz Immer, direttore di Swisstransplant, la centrale che coordina l'allocatione degli organi. Il trasporto delle equipe di chirurghi tra i vari ospedali è garantito dagli elicotteri della Rega.

Secondo il Dr. Roberto Malacrida, un fattore importante nel maturare la decisione di donare organi è l'accompagnamento dei congiunti da parte dei medici nella fase drammatica del distacco da una persona cara. «Il nostro reparto intensivo è aperto ai congiunti 24 ore su 24, ci prendiamo il tempo di rispondere a tutte le domande sulla donazione. Il consenso a questo dono supremo spesso aiuta nell'elaborazione del lutto: la persona amata continua a vivere, non solo nel cuore dei congiunti.»

Bilancio fortemente negativo

Nel 2010, sulla lista d'attesa vi erano 1700 pazienti. Alla fine del mese di giugno 2011, vi figuravano già 1100 persone bisognose di un trapianto, conferma il direttore di Swissplant, Dr. Franz Immer. Gli organi più richiesti sono i reni. Seguono il fegato, i polmoni e il cuore. L'anno scorso, solo 504 pazienti hanno potuto ottenere un trapianto, mentre 59 persone sulla liste d'attesa sono decedute. La mortalità più alta riguarda coloro che attendono un cuore o un polmone. «Basterebbero pochi organi in più per ridurre i decessi di pazienti in attesa. Con un aumento nel 2010 di donatori più giovani abbiamo ricevuto più organi e si sono potuti fare più trapianti», conclude il PD Dr. Franz Immer.

Gabriella Broggi

Per saperne di più: www.transplantinfo.ch (con tessera di donatore da scaricare), oppure telefono 0800 570 234 (numero verde).

Ospedale regionale di Lugano: uno sguardo in una delle sale operatorie.



I miei angeli

Fin da piccolo ho avuto la passione per la musica e per il canto. Questo mi ha portato ad imparare a suonare la chitarra e a partecipare a tanti concorsi musicali. L'occasione giusta mi è capitata a 18 anni quando ho partecipato al festival di Viña del Mar in Cile, vincendolo. Da lì è partito il mio volo. Non solo perché il viaggio verso il Cile rappresentava effettivamente il mio primo volo ma perché sono diventato famoso e la musica è diventata un lavoro. Un volo che ormai dura da 15 anni e con il quale ho toccato il cielo vendendo milioni di dischi e facendo centinaia e centinaia di concerti in tutto il mondo ed in tante lingue.

15 anni in cui sono successe tante cose. Ogni nuova occasione era un decollo e ogni nuovo successo un morbido atterraggio. Ma non sempre i miei voli sono stati perfetti e non sempre ho preso la direzione giusta. Nei miei tanti errori ho scoperto il salvataggio in volo. In mezzo alle nuvole quando l'imprevisto imperversa, quando una canzone non funziona e ti si rompe la bussola ho spesso dovuto modificare la mia rotta per ritrovare la giusta via. Il pilota automatico non puoi azionarlo, quando devi salvare una situazione ci vuole la testa. In volo non c'è soltanto vado a destra o a sinistra e ho il 50% di possibilità. Eh no. In volo hai 360 gradi e quindi 360 possibilità diverse di sbagliare, e l'errore di un solo grado potrebbe farti precipitare oppure portarti in Finlandia quando dovevi andare in Russia.

Guardando le cose dall'alto hai una visione più chiara di quello che sta succedendo, è vero, ma senza un team affiatato e competente non puoi capire quale sia l'intervento immediato per salvare la situazione. Mi sono spesso affidato a persone più competenti di me e mi sono fidato. Dare fiducia alle persone giuste, ti salva la vita. È difficile affidare la propria

vita alle scelte di altre persone. Ma quando capisci che le persone a cui stai affidando il tuo cuore lo stanno facendo con amore, ti senti sicuro e protetto. A quel punto sei disposto ad accettare sia la vita che la morte, perché comunque sai che ogni decisione è stata presa con amore da persone che ti amano e che non farebbero mai una scelta per farti del male.

Queste persone sono angeli. Angeli di ferro con le ali che ti accompagnano in ogni viaggio, che ti avvolgono e ti proteggono con le loro ali. Vorrei, anche io, avere il dono di aiutare le persone che amo e, ancor più difficile, di aiutare quelle che non conosco. Ma lo voglio imparare osservando le persone che rischiano la loro vita per salvare gli altri. Cercherò di farlo con la musica ispirandomi a questi angeli del cielo, e spero che ogni persona possa imparare da chi rischia la propria vita per salvarne un'altra. Grazie Raga, anzi grazie Rega!



Paolo Meneguzzi
cantautore svizzero/italiano

Otto giovani dati per dispersi in montagna – la Svizzera col fiato sospeso

1965: soccorso aereo per otto scout

Doveva essere una facile gita pasquale con gli sci, ma per un gruppo di scout zurighesi si è trasformato in un dramma durato diversi giorni. Bloccati in un rifugio del CAS, rimangono isolati completamente per un'intera settimana. Genitori e famiglie soffrono e sperano. Grazie al comportamento saggio dei giovani e al salvataggio con l'elicottero, la storia finisce con un lieto fine.





Tratti in salvo dall'elicottero: il sollievo per gli scout è grande.



Il silenzio delle montagne inizialmente cercato si fa pesante. Quella domenica di Pasqua, il 18 aprile 1965, gli otto scout di Horgen e Oberrieden si rendono conto che rimarranno bloccati per un tempo indeterminato nella Etzlihütte, nel canton Uri. Tutta la notte ha nevicato e tempestato: la mattina davanti alla porta c'è mezzo metro di neve fresca e altra neve continua a cadere copiosamente. Il lunedì di Pasqua decidono di rinunciare alla prevista discesa a valle, viste la coltre di neve e la temperatura mite. Una decisione saggia, che però avrà gravi conseguenze. Nessuno sa se hanno raggiunto il rifugio, oppure se durante l'ascesa sono rimasti sotto una valanga. Nei giorni successivi, il tempo non permette voli di ricognizione né operazioni di ricerca. A casa loro, l'incertezza sul destino dei giovani diventa insopportabile.

Il malinteso

Sabato prima di Pasqua erano partiti da Bristen nella Val Madrano col bel tempo, muniti di sci e zaini per salire alla Etzlihütte. Erano

previsti tre giorni. Sentite le cattive previsioni meteo di lungo termine, il capannaro supponeva che la gita annunciata fosse stata cancellata e colse l'occasione per recarsi a valle in elicottero. E così, gli scout trovano il rifugio freddo e abbandonato. Manca la legna e le scorte alimentari portate due settimane fa sono chiuse a chiave nel ripostiglio. Soltanto due giorni dopo osano «scassinare» la porta per prendere le loro scorte. La cosa che più li tormenta è che non possono comunicare con i loro congiunti, tranquillizzandosi. Il rifugio è sprovvisto di telefono. A quei tempi, la possibilità di poter inviare messaggi mediante cellulare in possesso di chiunque era lontana anni luce.

Unica fonte di notizie, una piccola radio transistor

Uno dei padri aveva vietato a suo figlio di portarsi la radio transistor. In questa circostanza, la trasgressione del giovane si rivela provvidenziale. Nel notiziario di Radio Beromünster sentono l'appello per i dispersi, i resoconti dei tentativi di soccorso e l'incertezza che tormenta i genitori. L'emittente diffonde più volte l'appello rivolto a loro, con la raccomandazione di non tentare la discesa. Un'idea che, per la verità, non li sfiora neppure. Davanti al rifugio si erge una muraglia di neve alta quattro metri. Nei seguenti cinque giorni ascoltano tutti i notiziari e passano il tempo giocando a carte. Non hanno paura, però vorrebbero poter comunicare che sono al sicuro. Il tentativo di trasformare la radiolina in un'emittente fallisce.

Enorme eco mediatica: operazione di soccorso infruttuosa per giorni

L'interesse di tutti i media nazionali è senza limiti. Giorno dopo giorno riferiscono del «dramma alpino». Indigeni, soccorritori e, soprattutto le famiglie subiscono una pressione costante. Per giorni i tentativi di raggiungere il rifugio da parte di polizia, colonne di soccorso CAS ed elicotteri di salvataggio sono vanificati





CONSIGLIO PER LE VACANZE:
**LA SALUTE
IN VALIGIA!**

Iscrivetevi subito
gratuitamente

VIAGGIARE MEGLIO CON EVITA

Registrate elettronicamente i vostri dati di viaggio e le informazioni pertinenti sulla vostra salute. Avrete così modo di accedere alle vostre informazioni mediche via Internet in modalità protetta in ogni momento e in qualunque parte del mondo. www.evita.ch

evita 
Il mio dossier online salute

dal maltempo. La centrale operativa della Guardia aerea svizzera di soccorso installata a Sedrun è impotente. Gli elicotteri sono bloccati a terra dalla nebbia. Giovedì, il «Blick» titola «Nessuna traccia!»

«Sono vivi!»

«Comunicazione importante – abbiamo raggiunto la Etzlihütte – tutti gli scout dati per dispersi sono nel rifugio e stanno bene.» Questa comunicazione radio del capo colonna CAS Pius Condrau di giovedì, 22 aprile alle ore 12.34 scuote genitori e congiunti in pena e li rende felici. La notizia si sparge velocemente in tutta la Nazione. Il «Blick» del venerdì titola a lettere rosse cubitali «Sono vivi!»

L'impegno costante degli ultimi giorni si conclude l'indomani con la delicata operazione di recupero con l'elicottero. Helmut Hugl, il pilota dell'elicottero di Heliswiss più tardi definirà l'avvicinamento e l'atterraggio presso il rifugio come un'«evoluzione al trapezio volante», data la visibilità sempre ridotta. A Sedrun, i genitori possono finalmente abbracciare i loro



figli e le loro figlie. Il più giovane degli scout, che più tardi è diventato pilota militare, dice: «Mi sento come rinato. E forse, in queste giornate siamo tutti cresciuti un po'».

Walter Stünzi

«Abbiamo bisogno di aiuto»: i segnali mandati al pilota.



Ora tutto procede velocemente: la colonna di soccorso accompagna gli scout all'elicottero.



60 anni Rega – 60 anni di preziosi contatti

L'anno prossimo, la Rega potrà celebrare i 60 anni d'esistenza. Ed è grazie ai vostri contributi che la Rega ha potuto raggiungere quest'importante traguardo. Grazie di cuore, care sostenitrici, stimati sostenitori.

Se dovete comunicarci un cambiamento della situazione familiare, un trasloco nel nuovo appartamento con cambio d'indirizzo, un lieto evento nella giovane famiglia o, se avete una domanda in merito al tesseramento, qui sotto trovate i contatti che ci permettono di tenere aggiornati i vostri dati.

Voi siete importanti per noi e ci teniamo a sapervi fra i nostri fedeli sostenitori!

Comunicare cambiamenti
www.info.rega.ch



24 ore

domande/chiarimenti
0844 834 844



lu-ve
8.30-12.00 / 13.00-16.30

Farsi sostenitori
www.rega.ch



24 ore

Come contattare la Rega

Numero d'allarme in Svizzera
1414

Numero d'allarme dall'estero
+41 333 333 333

Centro sostenitori
Tel. 0844 834 844,
fax 044 654 32 48
www.rega.ch oppure
www.info.rega.ch

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

Centrale telefonica
044 654 33 11

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

Abbonatevi alla Newsletter Rega online
www.newsletter.rega.ch

Una vostra presa di contatto, sia elettronico o telefonico, sarà sempre un piacere per noi.

René Fritschi
Responsabile del Centro sostenitori