

14

Approfondimento
**«Priorità assoluta
alla qualità»**

Intervento Svizzera
**Il destino colpisce
due volte**

Attualità
**I numeri d'allarme 1414
e +41 333 333 333**



Sommario

- 4 Approfondimento
«Priorità assoluta alla qualità»
- 6 Intervento internazionale
Quando il fato ti attende dietro ad una curva
- 10 Intervento Svizzera
Il destino colpisce due volte
- 14 Attualità
I numeri d'allarme 1414 e +41 333 333 333
- 16 Illustrazione
La nuova centrale operativa della Rega
- 18 Dentro la Rega
La natura ci pone dei limiti
- 20 In breve
Novità dalla Rega
- 25 Enigmistica
Dieci differenze e un concorso
- 26 Retrospectiva
Safari – attentato – Rega
- 28 C'era una volta
Hermann Geiger, l'aviatore dal cuore grande
- 30 L'ospite
Bertrand Piccard: la ricerca nel ventunesimo secolo
- 31 Prevenzione
Passar l'inverno in sicurezza

0844 834 844

Il numero di servizio per sostenitrici e sostenitori

Come raggiungere la Rega: vedi pagina 32



6



10



14



28

In copertina:

Il «cuore» della Rega, la nuova centrale operativa: qui confluiscono chiamate d'emergenza da tutto il mondo

Care sostenitrici Cari sostenitori

Impressum

Rega Magazine 1414
Numero 81, novembre 2013
Appare 2 volte l'anno
Tiratura totale 1,75 milioni

Editrice

Rega comunicazioni
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto
www.rega.ch
Conto postale 80-637-5

Redazione

Sascha Hardegger, direttore
Ariane Güngerich, caporedattrice
Philipp Keller, resp. illustrazione
Karin Hörhager
Wanda Pfeifer

Collaborazioni

Federica Mauri
Walter Stünzi

Versione italiana

Gabriella Broggi, traduzioni, Lugano
Federica Mauri, adattamenti
redazionali, Gordola

Foto

Archivio Rega (p. 8, 11, 13, 18, 19, 31, 32)
Philipp Keller (p. 4, 19, 26)
Jacques-André Dévaud (p. 11)
Markus Rieder (p. 18)
Dominik Orth (p. 1, 2, 14, 15)
Martin Rindlisbacher (p. 3)
Massimo Pedrazzini (p. 7, 8)
HSR (p. 21)
Friedli Engesser (p. 2, 28)
Diversi (p. 2, 6, 8, 10, 11, 13, 20, 21, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 32)

Produzione

tutto fatto, Zurigo

Layout

Triple-X, Werner Blättler, Zurigo

Print/Prepress

Swissprinters, Zurigo

Riproduzione: con citazione
della fonte

Soccorso aereo medicalizzato in favore di persone in situazioni d'emergenza: da decenni, grazie al vostro sostegno, possiamo adempiere questo compito bello ed esigente. Ci serviamo di soccorritori specializzati e usiamo il miglior materiale possibile.

Questo nostro principio è vieppiù soggetto a questioni critiche: quale equipaggiamento e quale grado di disponibilità è giusto finanziare? Ci vuole il verricello, oppure costa troppo? È proprio necessario garantire un collegamento costante con la centrale operativa, o se ne può fare a meno? Riassumendo, quali sono i parametri da applicare? Ultimamente è sorta anche la domanda su quanto spendere per l'operatività e quali sono stipendi accettabili per i dipendenti. Forse avete seguito le rispettive discussioni pubblicate dai media.

Anche la Conferenza dei direttori cantonali della salute pubblica si è occupata del salvataggio aereo. Alla prossima pagina doppia, il nostro presidente della fondazione, Ulrich Graf tratta questi e altri argomenti. La Rega è paragonabile a un iceberg la cui punta visibile è fatta di elicotteri e jet in missione, ma la parte principale è nascosta sotto la superficie. Ad esempio l'efficiente centrale operativa. Non la vede nessuno, ma è indispensabile per ogni intervento. Oppure la rete di collegamento stabile che funziona anche nelle regioni alpine non coperte. Il suo aspetto è comune, niente di spettacolare, ma è importante e indispensabile per tutte le missioni.

Tutti concordano: il soccorso aereo deve essere veloce, efficiente, di prima qualità e... pagabile. Ed è esattamente ciò che offre la Rega alla popolazione svizzera: non solo il minimo indispensabile, ma un servizio completo e ottimale. E, per tornare ai parametri da applicare, sono in gioco le vite di persone in situazioni d'emergenza e, pertanto, non ci devono essere limiti.

Cordialmente,



Ernst Kohler,
CEO/presidente di direzione



Consiglio di fondazione

Ulrich Graf*, presidente, Bäch
Franz Steinegger*, vicepresidente, Flüelen
Michael Hobmeier*, Bäch
Christian Kern*, Prof. Dr. med., Ginevra
Patrizia Pesenti*, Breganzona
Paul Maximilian Müller, Berna
Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis
Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad
Andreas Berger, Dr. med., Merlischachen
Bruno Jelk, Zermatt
Heidi Hanselmann, Walenstadt
Thomas P. Emmerich, Riehen
Marco Maggiorini, Prof. Dr. med., Schindellegi
Adrian Amstutz, Schwanden
Josef Meier, Wettingen
Markus Mader, rappr. CRS, Berna
(* = membro del comitato)

Direzione

Ernst Kohler, CEO/presidente di direzione
Roland Albrecht, Dr. med., primario
Andreas Lüthi, dir. finanze

Intervista con Ulrich Graf,
presidente del consiglio di fondazione Rega

«Priorità assoluta alla qualità»

Signor Graf, negli ultimi mesi, la Rega è stata attaccata con critiche da varie parti. La Rega ha fatto degli errori?

Dal punto di vista materiale tutto è stato fatto correttamente. I contributi dei sostenitori sono utilizzati sistematicamente per mantenere alta la qualità del servizio in favore dei pazienti. Questo ci distingue e non si presta a rimproveri. Sul piano della comunicazione siamo forse stati troppo riservati.

Dal 2014, la Rega rinuncia al certificato di qualità ZEWO. Questo non lede la credibilità della Rega?

No, la Rega vi rinuncia di sua volontà perché il certificato non c'entra con la sua attività. La Rega non è mai stata un'opera caritativa nel senso tradizionale. Negli ultimi anni, la proroga dell'appartenenza è stata una forzatura.

Dopo discussioni approfondite, il comitato del consiglio di fondazione ha deciso all'unanimità di rinunciarvi. La Rega si atterrà anche in avvenire allo standard severo nella stesura del conto d'esercizio e di un rapporto annuale trasparente. La Rega è sempre stata trasparente e lo sarà anche in futuro.

Lei afferma che la Rega non è un'opera caritativa classica. Che cos'è allora la Rega?

La Rega non è un'opera caritativa basata su prestazioni volontarie, ma è una delle più avanzate ed efficienti organizzazioni di salvataggio aereo al mondo. Non costa un centesimo al contribuente svizzero e ogni franco affidatole dai sostenitori, è reinvestito nel soccorso aereo professionale. La Rega non può scegliere: fintanto che non è a rischio la sicurezza, deve portare alla popolazione svizzera il soccorso medicalizzato, recandosi al più presto sul posto di un'emergenza, e questo 365 giorni l'anno e 24 ore su 24.

La Rega è appoggiata da una vasta cerchia di sostenitori. Come si è sviluppata in questi ultimi anni?

La crescita conferma l'alto grado di soddisfazione che nutre la popolazione svizzera nei confronti della Rega. Da tempo, il numero di chi ci sostiene aumenta annualmente di oltre 50 000 unità e si prevede che, ancora nel 2013, raggiungerà la soglia dei 2,5 milioni. Tale crescita è un indice importante al quale misurare il nostro lavoro.

Non teme un calo del numero dei sostenitori a causa degli articoli negativi apparsi durante la fiacca estiva?

No. Ciò che conta sono le prestazioni di alta qualità a favore dei nostri pazienti e della popolazione svizzera. È per il nostro lavoro che siamo giudicati e questo non è mai stato messo in dubbio. La qualità delle nostre prestazioni ha la priorità assoluta, e qui non cambia nulla. La Rega dimostrerà anche in futuro di meritare la fiducia dei suoi tesserati.



Ulrich Graf

Ulrich Graf nacque a Winterthur il 16 maggio 1945. È sposato, con due figli adulti.

Dopo la maturità e lo studio d'ingegneria elettronica al Politecnico di Zurigo divenne capo tecnico della Procalor AG a Zurigo e, nel 1976 assunse la direzione di diverse società della Bauer Kaba. Nel 1984, Ulrich Graf entrò a far parte della direzione generale e nel 1989 fu eletto membro del consiglio d'amministrazione della Kaba Holding AG a Rümlang. Dal 1990 al 2006 è stato CEO e delegato del consiglio d'amministrazione che presiede dal 2006.

Altre attività: presidente del consiglio d'amministrazione delle società Dätwyler Holding AG (CH), e Griesser Holding AG (CH); consigliere d'amministrazione delle ditte Georg Fischer AG, (CH), Fr. Sauter AG (CH), Feller AG (CH); consiglio d'amministrazione e membro del Präsidialrat Dekra e.V. (D).

Nel 1966, Ulrich Graf ottenne il brevetto di pilota militare e pilotò diversi tipi d'aereo e d'elicottero delle Forze aeree. Tra il 1988 e il 1995 fu comandante dello squadrone 2, trasporti aerei e, successivamente, capo interventi trasporti aerei delle Forze aeree. Ancora oggi è attivo nell'aviazione.

Ulrich Graf è membro del consiglio di fondazione della Rega dal 2001, che l'ha eletto presidente il 1° gennaio 2012.

Sono state criticate anche le retribuzioni.

La Rega versa stipendi troppo alti?

Essendo un'organizzazione di salvataggio aereo con personale altamente specializzato, la Rega deve poter competere con i datori di lavoro commerciali. Nel settore medicina ad esempio ci orientiamo agli stipendi dei medici d'ospedale, mentre adeguiamo quelli dei piloti agli stipendi versati da Swiss o dalle Forze armate svizzere. Per i nostri pazienti vogliamo il personale migliore e questi hanno il loro prezzo, non esagerato ma equivalente ai criteri di mercato. Il Gruppo Hay, specializzato nel confronto delle retribuzioni, ci attesta da anni la correttezza e adeguatezza degli stipendi versati.

Perché lei si è abbassato il proprio onorario?

Il compenso del presidente di fondazione è stato stabilito anni prima del mio arrivo e figura da sempre nel Rapporto annuale della Rega. Quando ho constatato che l'ammontare del mio onorario era motivo di una tale polemica mediale, ho deciso di ridurre la somma da 90 000 a 15 000 franchi svizzeri.

E lo stipendio di Ernst Kohler? Non è troppo alto per una fondazione di pubblica utilità?

Come spiegato prima, la Rega non è una classica opera caritativa. Mi creda: Ernst Kohler è l'uomo ideale per il suo posto e ha ripetutamente dato prova di meritare il suo stipendio. Credo di poterlo giudicare, vista la mia esperienza pluriennale di dirigente. Il comitato del consiglio di fondazione è del mio stesso parere, che il grande impegno professionale del CEO e i compiti complessi della carica giustificano lo stipendio. L'elenco delle responsabilità che incombono sul CEO della Rega è lungo. Fra l'altro gli compete la responsabilità del settore elicotteri e jet, della scuola di volo, della manutenzione e dello sviluppo, tutti settori sottoposti ad autorizzazioni internazionali.

Ripeto: Ernst Kohler fa un eccellente lavoro e vale bene il suo stipendio. La professionalità e la passione con cui si lavora alla Rega confermano quotidianamente questa mia convinzione.

Il TCS nel canton Argovia e Air Glaciers nell'Oberland bernese fanno concorrenza alla Rega. Perché non si difende?

La Rega non è contraria alla concorrenza. Però, la competizione gioca solo quando le regole sono uguali per tutti. Non è ammissibile che la Rega si assume gli alti costi delle infrastrutture mentre alcuni concorrenti si concentrano esclusivamente sugli interventi lucrativi.

Prendiamo l'esempio dell'iceberg. Ciò che si vede comunemente del salvataggio aereo è una parte minima. Per gli estranei, la parte principale è difficilmente percepibile, ma è indispensabile al soccorso aereo professionale: la centrale operativa dell'ultima generazione, la rete di collegamento a copertura quasi totale, l'officina di manutenzione indipendente e valide strutture di formazione per gli equipaggi. E l'elenco potrebbe continuare. Tutto questo deve essere finanziato. Se arrivano dei concorrenti che si limitano ad assumersi pochi ma lucrativi interventi, ne risente il sistema equilibrato, cofinanziato al 60 per cento dai sostenitori. Questi competitori possono funzionare con il loro spettro ridotto unicamente perché sanno che caso mai, c'è la Rega. Un modo di agire che a lungo termine non può funzionare

e che abbassa il livello qualitativo. Concorrenza sì, ma a parità d'armi.

Che cosa intende dire con «parità d'armi»?

Da una parte, gli standard collaudati e riconosciuti nel moderno salvataggio aereo e, dall'altra l'offerta del servizio completo dell'intero spettro. Abbiamo affermato ripetutamente che quei concorrenti disposti ad attrezzarsi secondo i nostri requisiti, sono i benvenuti. Cito la base partner di Ginevra come perfetto esempio di una simile collaborazione, a comprova di come gli sviluppi della Rega portano un valore aggiunto ai pazienti. Non siamo tuttavia disposti ad accettare un'evoluzione a scapito della qualità.

Parliamoci chiaro. Come si distingue la Rega dai suoi concorrenti?

365 giorni l'anno, 24 ore su 24, la Rega è pronta a portar soccorso medicalizzato laddove serve, senza se e ma, e da chiunque ne abbia bisogno. Di giorno decoliamo entro cinque minuti, di notte entro 30 minuti. Raggiungiamo ogni punto della svizzera entro 15 minuti di volo. Copriamo le spalle agli approfittatori quando questi, per una qualsiasi ragione non possono o non vogliono intervenire. Che cosa succederebbe se noi, con una scusa o per indisposizione non decollassimo? Finiremmo sulle prime pagine dei media.

La disponibilità permanente costa: al tasso d'occupazione attuale degli elicotteri e dei jet ammonta a 200 franchi al minuto. Le assicurazioni ci pagano meno della metà. Possiamo fatturare loro il 40 per cento circa dei costi della nostra prestazione. Il 60 per cento è coperto dai contributi dei sostenitori.

Nessuno dei nostri concorrenti è in grado di presentare un conto d'esercizio equilibrato, e questo neppure chi si limita agli interventi lucrativi.

A che punto sarà la Rega fra dieci anni?

Oggi, la Rega lavora in modo serio e professionale a tutti i livelli. Naturalmente fa parte del nostro compito migliorare sempre. Non è tempo di riposare sugli allori. Anche fra dieci anni vogliamo essere fra i migliori al mondo e promuovere la professionalità in tutti i settori. Tutto questo tuttavia senza dimenticare le nostre radici, e ci teniamo. Il bene del paziente dovrà essere sempre al centro del nostro agire e, nel dubbio ci porremo sempre dalla parte dei pazienti.

La Rega non è una classica opera caritativa ma sarà sempre una fondazione di pubblica utilità che svolge un compito statale di servizio pubblico che al contribuente non costa un franco e che s'impegna senza limiti per i suoi pazienti e per la popolazione svizzera.

Intervista: Karin Hörhager

Un tranquillo weekend di paura

Quando il fato ti attende dietro ad una curva

Un breve soggiorno fra gli incantevoli panorami della Sardegna si trasforma in un incubo per Domenico Ancarola. Vittima di un incidente stradale, l'uomo riporta gravi ferite e dopo alcuni giorni in ospedale a Cagliari, è rimpatriato da un jet ambulanza della Rega.



Sabato 26 gennaio 2013. È una stupenda giornata di sole e il termometro, pur essendo in inverno, segna i 20 gradi. Domenico Ancarola, residente in Ticino, è giunto in Sardegna il giorno prima per sbrigare alcune pratiche amministrative legate all'acquisto di una casa di vacanza sull'isola. Ora si trova a Pula, in provincia di Cagliari. Alcuni amici lo aspettano per pranzo.

Dopo aver mangiato ammirando una stupenda vista sul mare, l'amico Salvatore gli mostra un veicolo appena acquistato, un Polaris 4x4, invitandolo a provarlo sulla spiaggia adiacente alla casa e ricca di dune. «Inizialmente non volevo: ero intenzionato ad andare a Cagliari per visitare la città, ma poi mi sono lasciato convincere» ricorda Domenico Ancarola. L'uomo si mette alla guida del fuoristrada; accanto a lui l'amico. Percorre una trentina di metri, poi cambia direzione e torna indietro. All'ultima curva in discesa, pochi metri prima di dove intendevano fermarsi, il veicolo si blocca all'improvviso sulla sabbia e conducente e passeggero sono scaraventati violentemente fuori dall'abitacolo. Mentre ancora si trovano a terra, il veicolo si capovolge più volte, schiacciando Domenico e si ferma qualche metro più in là.

«Fa che sia solo un brutto sogno»

Domenico ricorda bene quegli istanti, come se fossero avvenuti ieri: «In una frazione di secondo è diventato tutto buio e sentivo un dolore lancinante. Ho aperto gli occhi e mi sono ritrovato a terra». A fatica si alza. La clavicola sinistra sporge sotto la pelle e all'altezza delle costole si ripetono fitte acute, da togliere il fiato. «Fa che sia solo un brutto sogno. Fammi tornare indietro, riavvolgere la pellicola di questo orrendo film» è il primo pensiero di Domenico.

Poi l'uomo si riprende e riacquista la lucidità. Scorge l'amico, anche lui sbalzato fuori dal veicolo, ma che ha riportato solo contusioni. «Salvatore era sotto shock: continuava a darmi degli schiaffetti ripetendomi di stare calmo» ricorda lo sfortunato pilota. Intanto il dolore si fa sempre più insopportabile e Domenico tenta di rimettere al suo posto la clavicola.

Sulla spiaggia nel frattempo sono giunte altre persone che hanno assistito all'incidente e che allertano immediatamente i soccorsi. Dopo neppure 15 minuti l'ambulanza è arrivata sul posto ma non riesce a raggiungere il ferito sulla spiaggia all'interno di un residence privato, delimitato da cancelli. Fortunatamente dopo circa mezz'ora, i soccorritori rintracciano un residente che fornisce loro i codici di accesso e l'ambulanza può raggiungere Domenico.

Questo breve lasso di tempo però sembra un'eternità per Domenico che si trova sdraiato sulla sabbia, dolorante. Egli decide così di lanciare l'allarme tramite il suo iPhone con iRega. «Ero spaventato, pensavo alla mia famiglia, ai miei figli in Ticino, ma la voce calma e gentile di una donna che mi ha risposto da Zurigo mi ha tranquillizzato subito» ricorda Domenico. La capo interventi si informa sulla situazione, dice al paziente di non preoccuparsi e di avvisare la centrale operativa della Rega non appena sarà in ospedale.



Domenico Ancarola



Brusca fine del giro di prova



Il volo d'approccio bello e impegnativo su Lugano



Domenico ha ritrovato il sorriso

Dalla spiaggia al letto di un ospedale

Giunto al pronto soccorso di uno dei tanti ospedali di Cagliari, il paziente è immediatamente sottoposto a diversi esami. La situazione è grave: quattro costole con fratture multiple hanno danneggiato la pleura del polmone che può collassare in qualsiasi momento. Il primario ordina quindi il ricovero urgente presso l'Ospedale universitario di Cagliari, nel reparto di chirurgia. Lì Domenico è sottoposto a una serie di controlli e il personale qualificato si prende cura di lui.

A Zurigo intanto un'equipe si sta già occupando del caso. Si consulta la sua cartella clinica, giunta da Cagliari e, una volta valutata la situazione, si organizza il rimpatrio in Svizzera. Il 30 gennaio, alle 06:48 un jet ambulanza Rega decolla dall'aeroporto di Zurigo diretto a Cagliari. Le condizioni del paziente sono stabili, non ci sono controindicazioni al trasporto aereo. Il jet atterra a Cagliari alle 08:05. A bordo vi sono due piloti, un medico e un'infermiera. Un'ambulanza trasporta il paziente dall'ospedale fino all'aeroporto. Sbrigati rapidamente i controlli doganali, l'aeroambulanza decolla alle 09:04, in direzione dell'aeroporto di Lugano, dove giungerà dopo poco più di un'ora di volo. «All'ospedale di Cagliari sono stato trattato in modo impeccabile, ma quel lettino sul jet Rega mi è sembrato il giaciglio più comodo che avessi mai provato. Una volta a bordo mi sono sentito già quasi a casa» afferma Domenico ripensando al suo rimpatrio in Ticino.

Vedere la vita con altri occhi

Dopo il suo ricovero all'Ospedale regionale di Lugano, passeranno altri 7 giorni prima che le condizioni del paziente siano tali da poterlo sottoporre all'intervento. «Il medico curante, dopo aver letto il rapporto e parlato con il primario mi ha detto di rilassarmi e di essere stato fortunato. Oltre al resto avevo infatti preso una botta fortissima vicina alla spina dorsale... mi è andata bene!» sottolinea Domenico al termine del nostro incontro.

Un'esperienza la sua, mi spiega, che oggi gli fa vedere e apprezzare tante cose con altri occhi. «Da allora a tutte le persone che incontro nel mio lavoro racconto cosa mi è successo, consigliando loro vivamente di farsi sostenitori della Rega» conclude Domenico.

Federica Mauri

Finché non impara a volare,
ci vuole la Rega.



Diventate sostenitori: www.rega.ch



Doppio intervento Rega per una famiglia all'Hoch-Ybrig

Il destino colpisce due volte

Secondo la statistica, una persona su 12, una volta nella vita ha avuto bisogno della Rega. Che in una famiglia di quattro possa capitare ben due volte è piuttosto eccezionale: in diciotto mesi, i loro due bambini sono stati soccorsi e salvati dalla Rega. La storia della famiglia Huber prova che il destino non si attiene alle probabilità statistiche.



Nina affronta una delle sue prime corse

Mentre mi avvicino alla graziosa casa, mi passano mille pensieri per la testa. Come sarà la famiglia che ha avuto bisogno ben due volte della Rega? Come staranno i loro bambini oggi? I due incidenti hanno lasciato tracce? Mi racconteranno gli eventi o, forse, non se la sentiranno?

La loro mamma mi apre la porta e mi sento subito a mio agio. Eric, un giovane sportivo di 15 anni dalla sala mi lancia un sorriso. Mi saluta anche sua sorella Nina di 12 anni, anche se con qualche esitazione. I due mi accompagnano in giardino, dove il loro padre si dà da fare attorno alla griglia. Il profumo è invitante.

Mentre i genitori preparano la cena, Eric mi racconta la sua vita, le sue esperienze con la Rega e mi fa molte domande. Sono domande di un ragazzo sveglio e curioso, membro del gruppo dei giovani pompieri, che vuole sapere tutto sulle missioni della Rega. Forse proprio perché ha avuto modo di vedere da vicino il lavoro dei nostri soccorritori.

«Andavo a 110 km all'ora!»

I due ragazzi sono appassionati di sci. Ambedue sono membri attivi dello sci club Hausen am Albis. Malgrado la giovane età, Eric è uno sciatore esperto che partecipa regolarmente alle svariate gare. Così anche quel 26 febbraio 2011, la giornata della discesa popolare dallo Spirstock di Hoch-Ybrig. Eric gioca in casa, lui conosce questa regione come le sue tasche. «Esattamente al momento del rilevamento velocità mi si sono incrociati gli sci» racconta. Non ricorda la caduta, sa solo d'essere stato troppo veloce, spiega il giovane sportivo e aggiunge con occhi lucidi quanto più tardi gli hanno raccontato i famigliari. «Andavo a 110 km all'ora!».

Dopo la terribile caduta, Eric rimane a terra. I soccorritori di pista degli impianti di risalita Hoch-Ybrig si precipitano sul posto. Eric lamenta forti dolori alla schiena e fa fatica a muoversi. I soccorritori allarmano la Rega. Si mobilita l'equipaggio di Rega 1 e ad appena 15 minuti dalla chiamata atterrano accanto al ferito. Sospettando la frattura di una vertebra lombare lo elitrasportano alla Clinica pediatrica di Zurigo. Dopo ore di angosciata attesa i medici possono tranquillizzare il giovane sciatore: non avrà conseguenze permanenti. Il prossimo inverno potrà nuovamente praticare il suo sport preferito.

Il rendiconto di Eric del suo incidente suona molto posato e saggio. «Veramente, sono sempre stato un po' lo sfortunato della famiglia. Ho avuto fratture, storte e poi questa disastrosa caduta. Sono cose che capitano a chi pratica molti sport». Poi si fa penseroso. «Però, non avrei mai pensato che un incidente ancora più grave potesse capitare a mia sorella». Nel frattempo, Nina ha superato la timidezza iniziale e ci ha raggiunto per raccontarci il suo infortunio del luglio 2012.

«Per fortuna portavo il casco»

I due ragazzi passano alcune giornate spensierate con il loro padre all'Hoch-Ybrig, là dove i due giovani amano sciare e dove passano i giorni di libero volentieri anche d'estate. Con i loro rampichini stanno pedalando verso una fattoria, dove si vende iogurt fresco. Contrariamente al solito, il padre viaggia davanti, seguito da Eric e Nina. La strada attraversa il bosco ed è ben tenuta e asfaltata o ricoperta da un sottile strato di ghiaia. Sulla leggera discesa i tre lasciano correre le loro bici. Quando viene loro incontro una macchina,

i bambini rallentano e la fanno passare. «Non so cosa è successo. Ho perso il controllo e un attimo dopo mi sono ritrovata distesa in strada».

Nina guarda il papà. «Per fortuna indossavo il casco, come tu mi hai insegnato». Eric che seguiva Nina diventa testimone della caduta di sua sorella ed è sotto choc. Chiama il papà che si occupa subito di sua figlia. In preda allo spavento, nessuno pensa al cellulare nella tasca del padre. Questi manda Eric nel villaggio a chiamare i soccorsi. Mentre Eric corre ancora sotto choc e cerca aiuto, il padre si ricorda del cellulare e chiama il numero d'allarme 1414 della Rega.

I minuti che trascorrono gli sembrano ore. Una situazione quasi insopportabile. «I minuti mi pesavano come ore. Mia figlia perdeva molto sangue, lamentava dolori e aveva una gran paura. Io, come padre mi sentivo semplicemente impotente». Anche Nina ricorda bene quei momenti: «mi faceva male tutto, la testa, la pancia. Avevo paura di dover morire».

Mentre il fratello faceva ritorno insieme con la polizia e il capo del locale servizio di soccorso su pista (un amico di famiglia), si sentiva il rumore dei rotori. Atterrato nei pressi dell'incidente, l'equipaggio della Rega di Mollis si rende conto che occorre agire in fretta. Con l'autoambulanza giunta nel frattempo portano Nina accanto al posto d'atterraggio in una radura del bosco. «La dottoressa della Rega era molto gentile e continuava a parlarmi. Sapevo dall'incidente di Eric, che sono tutte persone gentili e mi sono calmata». Nina mi lancia un sorriso birichino. «La dottoressa mi ha dato un po' fastidio perché mi diceva sempre di non addormentarmi. Ma io mi sentivo tanto stanca e non desideravo altro che dormire e lei continuava a svegliarmi».

«Noi genitori siamo felici che la Rega esista»

Come Eric l'anno prima, Nina è elisportata alla Clinica pediatrica di Zurigo. Il sospetto della dottoressa Rega si conferma: la diagnosi è una lesione del fegato con emorragia interna e un leggero trauma



L'EC 145 dell'equipaggio di Rega Zurigo ricovera Eric all'ospedale



Lo sport preferito di Eric è lo sci

Als ich im Heli lag hatte ich Angst! Ich wusste nicht, ob ich je wieder laufen kann. Doch bald erfuhr ich, nach intensiven Untersuchungen, dass ich nach dem Spitalaufenthalt wieder auf den Ski stehen werde. Die Rega ersparte mir viele schmerzvolle Minuten. Danke für eure rasche Rettung!

Eric Huber



Cerchiamo talenti per l'aviazione



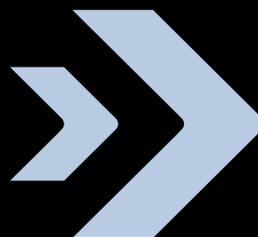
Sognare di volare? Ognuno(a) può farlo. Tu vuoi di più. Vuoi che il tuo sogno diventi realtà, o meglio, vuoi che il tuo sogno diventi la tua professione. SPHAIR è l'organizzazione che ti può spalancare le porte verso un futuro nell'aviazione e ti prepara la strada per usufruire delle molteplici possibilità professionali offerte in questo campo.

www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero
Forze aeree



SPHAIR

cerebrale. «Quel giorno, il chirurgo della clinica per causa mia ha dovuto lavorare tutta la notte. Hanno dovuto preparare dieci litri di sangue per me» racconta Nina, felice di essere di nuovo in buona salute. Quel che le è dispiaciuto è, che quell'anno a causa dell'incidente non sono potuti andare al mare e che per parecchio tempo non poteva dedicarsi allo sport.

Mentre prendiamo il caffè e i giovani stanno preparando i bagagli per le agognate vacanze in Italia di quest'anno, i genitori mi raccontano che l'elaborazione degli incidenti non è stata facile per i loro figli. «Già due volte siamo stati costretti a ricorrere al soccorso della Rega. E sì che non abbiamo corso inutili rischi. I nostri figli sono sempre attrezzati al meglio: caschi, protezioni varie e tutto quel che serve. Eppure sono capitati questi infortuni. La gratitudine dei nostri bambini verso la Rega è implicita nel loro subconscio, ma se ne rendono anche conto».

Si è fatto tardi e mi congedo da Eric e Nina e dai loro genitori. Mentre Eric mi accompagna alla macchina domando al futuro vigile del fuoco se ha già scelto un mestiere. «Be' se non diventerò un famoso discesista, allora ... soccorritore aereo presso la Rega!».

Karin Hörhager

Zum Glück gibt es die Rega!
Danke an das gesamte Rega-Team.
Nina Huber



Il Da Vinci proveniente da Mollis soccorre Nina dopo l'incidente



Un anno dopo l'incidente, Nina è felice di poter girare di nuovo con la sua bici

Le chiamate d'emergenza confluiscono alla centrale operativa della Rega da tutto il mondo

I numeri d'allarme 1414 e +41 333 333 333

La centrale operativa è per molti versi «il cuore della Rega». Qui arrivano 24 ore su 24 chiamate d'emergenza dalla Svizzera e da tutto il mondo. La nuova centrale con il moderno sistema di gestione delle missioni consente ai capi intervento di organizzare il salvataggio aereo in modo ancora più efficiente.

Kathrin Zuberbühler, capo intervento jet ascolta attentamente il paziente in linea dalla Spagna, mentre Peter Salzgeber, capo intervento elicotteri segue l'evoluzione di un fronte perturbato sopra le Alpi. Al terzo piano del Rega-Center all'aeroporto di Zurigo è appena iniziata una giornata di lavoro.

06:30, cambio dei turni

Chi era di turno di notte informa l'equipe diurna sugli avvenimenti della notte, specificandone le particolarità. Esempi: una stazione radio è fuori servizio causa lavori di manutenzione e in certe regioni le condizioni meteo impediscono il soccorso aereo con elicotteri. Segnalazioni dall'estero di scioperi o dell'eruzione d'un vulcano sono importanti per le missioni con il jet. Seguono i briefing singoli. Peter Salzgeber va aggiornato su interventi notturni, voli di ricerca dispersi, condizioni meteo, la presenza degli equipaggi sulle singole elibasi e l'organizzazione di trasporti di bestiame nelle Alpi. Kathrin Zuberbühler si occupa dell'estero: voli di rimpatrio, autorizzazioni e prenotazioni d'alberghi per gli equipaggi.

07:00, prima colazione

Per il momento è tutto tranquillo, ma non si sa fino a quando. I capi intervento approfittano per fare colazione insieme. Durante i turni di lavoro le pause di ristoro possono essere rare, specie nell'alta stagione.

Rifocillata, Karin Zuberbühler si occupa di un volo pianificato per la

Cina. Si tratta di organizzare i visti per l'equipaggio e le autorizzazioni per il sorvolo e l'atterraggio. Arriva una chiamata dalla compagnia Swiss. Un loro passeggero ha subito un collasso e, a bordo non c'è un medico. Kathrin Zuberbühler passa la chiamata al medico consulente che darà le necessarie istruzioni al personale volante e lo assisterà telefonicamente.

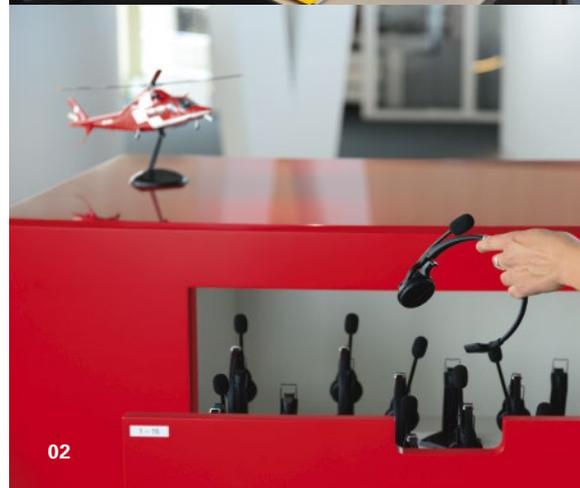
09:27, allarme

Peter Salzgeber risponde a una chiamata d'emergenza. La centrale d'allarme del 144 segnala un grave incidente della circolazione. Il personale dell'autoambulanza decide di chiedere l'intervento d'un elicottero di salvataggio. È urgente. La decisione è presa in pochi secondi. Il capo interventi mobilita via radio l'elibase Rega adatta e fornisce all'equipaggio i dati più importanti sull'incidente, e soprattutto le coordinate. Comunica ulteriori dettagli mentre l'elicottero è in volo. Spesso è in ascolto della centrale 144 via radio. L'ottanta fino al 90 per cento delle chiamate d'allarme giungono dai partner; la maggior parte proviene dalle centrali del 144. Altri partner sono la polizia, gli ospedali, i soccorritori del Club Alpino Svizzero, i pattugliatori di pista.

Intanto, Kathrin Zuberbühler compila un modulo d'indicazioni mediche per una compagnia aerea, perché a dipendenza della malattia o delle ferite è possibile trasportare un paziente con un volo di linea. Il medico di fiducia della compagnia aerea decide in base alle possibilità della compagnia. Nel



01



02

- 01 24 ore su 24 si organizzano degli interventi
- 02 Iniziando il lavoro ogni capo interventi si munisce delle proprie cuffie
- 03 Cambio di turno elicotteri, il briefing
- 04 Cambio di turno jet, il briefing



03



04



05

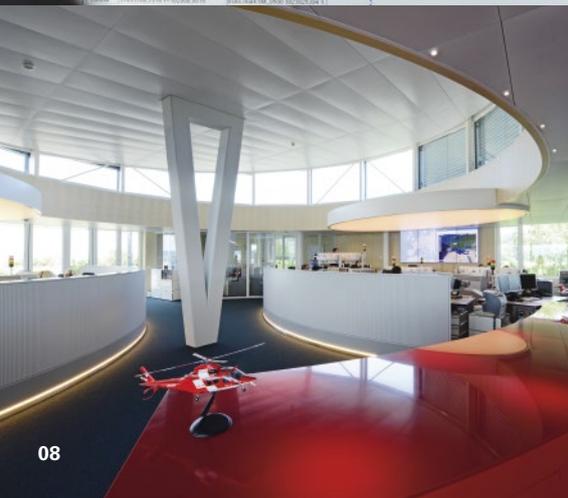


06

- 05 Non sempre è possibile fare una pausa, ma quando si può, si apprezza molto
- 06 Kathrin Zuberbühler, concentrata sul lavoro
- 07 Peter Salzgeber individua il luogo d'incidente sulla cartina
- 08 Il «cuore» della Rega: chiamate d'allarme da vicino e da lontano



07



08

caso affermativo, i capi intervento organizzano dell'ossigeno e procurano le autorizzazioni per le apparecchiature mediche dell'equipaggio Rega che servirà per le cure durante il volo.

11:05, organizzare

Nel tempo trascorso dalla prima colazione, Kathrin Zuberbühler ha sbrigato un gran numero di telefonate e già suonano di nuovo. È una compagnia d'assicurazioni contro gli infortuni per discutere la copertura dei costi d'un paziente in Spagna. È importante coinvolgere le assicurazioni sin dal principio. Ora Kathrin richiede diversi preventivi e prepara delle offerte.

In seguito chiede all'aeroporto di Mombasa in Kenya di preparare il disbrigo delle formalità per il jet della Rega che atterrerà verso sera. Ha organizzato l'autoambulanza che l'indomani porterà all'aeroporto una paziente. Infine, prenota un albergo per l'equipaggio della Rega. Prima del volo di ritorno, la legge prescrive per i piloti, il medico e il personale paramedico, un dato numero d'ore di riposo.

14:19, lingue

Peter Salzgeber sta rispondendo a una telefonata in Italiano. Per la prossima chiamata ci vuole il francese. Saper parlare le lingue nazionali è indispensabile. Kathrin Zuberbühler è di nuovo al telefono con la Spagna e, naturalmente parla lo spagnolo. Oltre alle lingue nazionali, evidentemente è richiesto l'inglese. Altre nozioni linguistiche quali portoghese, cinese, russo, ceco sono benvenute e costituiscono titolo preferenziale.

Si fa viva la paziente di Mombasa. Kathrin spiega a lei e ai suoi congiunti come si svolgerà il volo di ritorno, poi informa l'ospedale.

Alle ore 14:30 ha luogo il briefing del pomeriggio. È la fine del turno dei nostri due capi intervento. Si ripete il cambio dei turni, come alle ore 06:30, i partenti fanno le consegne ai colleghi del prossimo turno. Secondo la stagione si approntano dei turni supplementari o di scorta. Inoltre, i settori jet ed elicotteri si aiutano a vicenda.

17:48, direzione dei voli

Ogni intervento, sia con jet ambulanze o con elicotteri di salvataggio, è diretto

e sorvegliato dall'inizio alla fine. Grazie al collegamento satellitare, i capi intervento sanno in ogni momento, dove si trovano i loro mezzi operativi.

I capi intervento del settore jet devono tener aggiornate tutte le parti coinvolte, ad es. circa la puntualità dell'atterraggio. Inoltre, i costi ospedalieri all'estero vanno anticipati per evitare l'insorgere di problemi al momento di dimettere il paziente. In Svizzera, i medici consulenti della Rega annunciano agli ospedali l'arrivo dei pazienti rimpatriati.

Secondo la durata della missione, la pianificazione del personale va adeguata affinché le ore di riposo regolamentare siano rispettate.

19:51, mangiare

Se il numero degli interventi da gestire lo consente, qualcuno del team si appresta a preparare il pasto serale per tutti nella cucina accanto alla centrale operativa. Lasciare la centrale durante il turno è quasi impossibile.

22:10, consegna

A quest'ora regna una certa calma, fra poco inizia il turno di notte. Alle ore 22:30 ha luogo la consegna degli interventi e dei lavori in corso, alcuni dei quali si possono sbrigare anche di notte, quando pazienti e ospedali nei paesi lontani sono raggiungibili, perché da loro è giorno.

Ariane Güngerich



Il nostro filmato spiega come il nuovo sistema di gestione degli interventi facilita il lavoro dei nostri capi intervento.

www.interventi.rega.ch

Il cervello della Rega

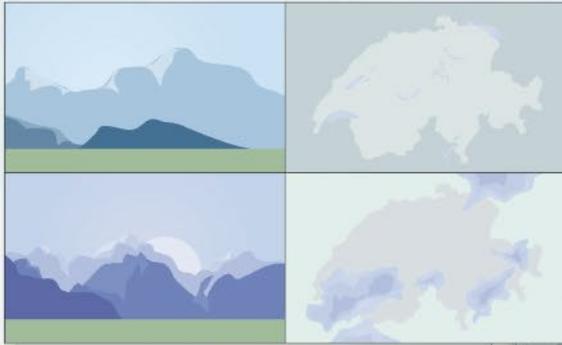
La nuova centrale operativa

Giorno e notte, 365 giorni l'anno arrivano chiamate d'emergenza. Qui, la Rega organizza il soccorso aereo e dirige tutte le missioni.



Parete video multifunzionale Svizzera

- Webcam per informazioni meteo dal vivo
- Radar delle precipitazioni
- Localizzazioni aggiornate degli elicotteri Rega



Collegamento radio Rega Svizzera

- Sistema di collegamento Rega
- 42 ponti radio
- Copertura quasi completa anche in alta montagna
- Capta le chiamate d'emergenza del canale Emergenza aperto a tutti
- È utilizzato anche dalle Forze aeree

Centrale operativa elicotteri

- Dispone di tutti i mezzi della Rega e delle organizzazioni partner (ad esempio Soccorso Alpino Svizzero)
- Direzione permanente di tutto il personale d'intervento
- Garantisce la comunicazione ininterrotta e costante con il personale d'intervento

Office-Software

- Elaborazione amministrativa dei dati inerenti le missioni
- Internet/e-mail

Sistema d'informazione geografica

- Carte geografiche digitali
- Ricerca di
 - coordinate CH
 - nomi delle località
- Raffigurazione delle regioni sciistiche, rifugi CAS, ospedali ecc.
- Segnala gli allarmi via Rega-App

Schede di registrazione per i dati d'intervento

- Sorveglianza delle missioni in corso
- Panoramica degli interventi pianificati
- Checklist per vari tipi d'intervento (valanghe, infortunio alpino)

Sistema di comunicazione

- Telefono
- Indirizzi
- Polycom (sistema di comunicazione di polizia e servizi di soccorso)
- Allarmi via pager per il Soccorso Alpino Svizzero

Postazione radio

- Panoramica delle postazioni momentanee di tutti gli elicotteri Rega
- Sistema radio della Rega
- Secondo sistema radio ridondante
- Sorveglianza dei 42 ponti radio in Svizzera



Operativa della Rega

Emergenza di feriti e ammalati urgenti.
Le missioni in Svizzera e all'estero.

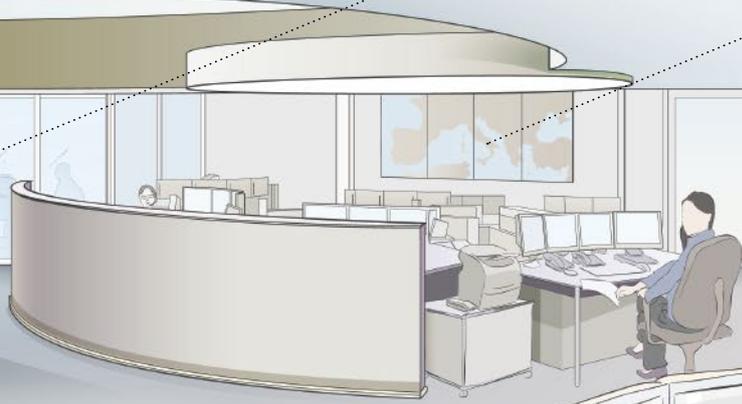


Servizio di consulenza medica

- Consiglia i pazienti all'estero
- È in contatto regolare con i medici curanti sul posto
- Informa i congiunti dei pazienti
- In caso di problemi medici a bordo consiglia gli equipaggi degli aerei di linea

Video gigante estero

- Localizza i pazienti
- Localizzazioni aggiornate dei jet ambulanza Rega



Dispatch

- Organizza gli aspetti aviatori delle missioni all'estero
- Calcola la forza delle correnti d'aria
- Procura le autorizzazioni d'atterraggio
- Su incarico della Confederazione funge da centrale d'allarme per il SAR, il servizio di ricerca e salvataggio di aerei in Svizzera

Centrale operativa jet

- Consiglia e assiste i pazienti all'estero
- Organizza e coordina le missioni all'estero
- Organizza il rimpatrio di pazienti con aeroambulanze, voli di linea e autoambulanze

ELS-Map

- Mappamondo digitale
- Ospedali nel mondo
- Informazioni dettagliate su
 - ospedali all'estero
 - aeroporti
 - autoambulanze
 - aeroambulanze
 - alberghi per gli equipaggi

Sistema di coordinamento EKOS

- Registrazione di dati di pazienti e ospedali
- Contatti sul posto
- Chiarimenti di natura medica
- Verbali di colloqui
- Pianificazione degli interventi

Sistema di comunicazione

- Telefono/radio/SMS
- Allarme via app Rega
- Indirizzi di contatto in tutto il mondo

Office-Software

- Situazioni aggiornate su sicurezza e minacce in zone di crisi
- Opere di consultazione/manuali «Easy-Help»
- Internet/e-mail



Capitoli di storia scritti dagli equipaggi Rega

La natura ci pone dei limiti

Gli equipaggi della Rega operano in favore di persone in emergenza. Ogni giorno, 24 ore su 24. Talvolta però incontrano dei limiti. E questo a causa del maltempo, oppure quando la cattiva visibilità impedisce loro di volare. L'anno passato, dovettero essere rinviati o interrotti 560 interventi. Sono momenti frustranti per i soccorritori aerei, anche se chi ha bisogno d'aiuto può contare su altri mezzi d'intervento.



Il capo pilota della flotta d'elicotteri d'alta quota Mario Agustoni davanti al simulatore di volo

Cielo coperto. Visibilità ridotta. Mario Agustoni, pilota della base Rega Ticino sta volando verso l'ospedale Insel di Berna con l'AgustaWestland Da Vinci. Un trasferimento di paziente dal Ticino alla capitale. Il volo è disturbato da forti raffiche di vento. Accanto ad Agustoni siede il paramedico Giovanni Beldi. Il dialogo fra i due è puramente professionale, ambedue sono concentrati al massimo. Agustoni chiede alla torre di controllo dell'aeroporto di Berna-Belp l'autorizzazione di atterrare all'eliporto dell'ospedale con volo strumentale (IRF), e la ottiene prontamente.

Dopo appena cinque minuti di volo, il Da Vinci atterra sul tetto dell'Insel. Pian piano, i rotori si fermano. «Ben fatto, debriefing fra cinque minuti», dice Thomas Gnägi, pilota e istruttore di volo della Rega alle spalle dei due, accendendo la luce e schiacciando alcuni tasti. Ciò che sembrava tanto autentico da far sudare Agustoni e Beldi era una simulazione. Ci troviamo nei locali di Swiss Aviation Training, dove da inizio anno la Rega si serve di un simulatore di volo per la flotta d'elicotteri d'alta quota.

Spirito da pionieri, oggi come ieri

L'acquisto del simulatore di volo è espressione dello spirito da pionieri che, oltre 60 anni fa ha portato alla fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso e che caratterizza la Rega ancora oggi. Si cercano incessantemente nuovi metodi per rendere il soccorso medicalizzato ancora più efficiente e veloce.

In questo periodo, la Rega punta soprattutto sulle possibilità aeronautiche, o come riassume Mario Agustoni, capo pilota della flotta d'elicotteri d'alta quota: «vogliamo eliminare i limiti dell'aviazione, domare la meteo, abbassare il più possibile il numero degli interventi interrotti o rinviati, affinché si possa soccorrere e salvare ancora più persone in condizioni d'emergenza». Sono ancora tante le possibilità di sviluppo nel campo dei voli con elicotteri, finora effettuati principalmente a vista. La Rega sta per così dire sondando un terreno nuovo. Con partner come

le Forze aeree svizzere, l'UFAC e Skyguide, elabora le possibilità di introdurre il sistema di volo strumentale (IFR, vedi a destra) nel settore degli elicotteri e quindi, di ampliare notevolmente il raggio d'intervento dei voli di salvataggio.

Nell'ambito di questo progetto, il simulatore di volo è una pietra miliare per la Rega. L'introduzione dei voli IFR richiede ai piloti un addestramento duro. Il progetto IFR tuttavia non riguarda solo i piloti. Il servizio di manutenzione della Rega deve attrezzare i cockpit di tutte le undici macchine del tipo Da Vinci con la strumentazione IFR e farle certificare. Un gran lavoro se si pensa che la conversione di ogni singolo elicottero richiede fino a quattro settimane di tempo.

V'è da domandarsi se ne vale la pena. Noi diciamo di sì. Quando sono in gioco vite umane, ci vogliono le soluzioni migliori. L'impegno della Rega investito nella realizzazione del progetto IFR è a favore dei pazienti. La Rega potrà aiutare ancora più persone. Allo stesso tempo, la formazione supplementare IFR dei piloti incrementa la sicurezza delle numerose missioni notturne. Alla Rega piace il ruolo del pioniere. Grazie all'appoggio convinto di sostenitrici e sostenitori solidali può continuare ad operare con questo spirito.

Flashback: 1° marzo 2013

Il nord della Svizzera si trova sotto una fitta coltre di nebbia alta. L'elibase Rega Ticino è chiamata a trasferire un paziente dall'Ospedale regionale di Lugano ad Aarau. Il pilota Mario Agustoni verifica le condizioni meteo e decide di compiere l'intera missione con il sistema del volo strumentale, una prima nella storia della Rega. Il trasporto avviene senza problemi. Una missione successiva porta l'equipaggio d'elicottero in Germania, dove un paziente svizzero attende il trasferimento all'Ospedale universitario di Zurigo. A notte inoltrata, Rega 6 fa ritorno all'elibase di Locarno. Due persone hanno potuto usufruire dell'aiuto della Rega, con voli che due sole settimane prima non sarebbero stati possibili. L'equipaggio Rega del Ticino ha scritto una pagina di storia della Guardia aerea svizzera di soccorso!

Karin Hörhager

Visual Flight Rules, VFR

Il volo a vista, lo dice il nome, è un volo eseguito dal pilota a vista. Un tipo di volo usato nell'aeronautica generale soprattutto a quote basse, con aerei piccoli oppure velivoli sportivi, ma anche per i voli militari a bassa quota. Con il volo a vista, il pilota controlla la posizione del suo aereo nello spazio visualmente e valuta la sua posizione rispetto ad altri velivoli. Per il controllo della posizione nello spazio, il pilota si serve di punti di riferimento esterni, di norma orientandosi con l'orizzonte. La premessa per il volo a vista è dunque una condizione meteo che permetta una data visibilità minima e l'assenza di nuvole da attraversare, che ostacolerebbero la vista sui punti di riferimento necessari. Inoltre, per evitare delle collisioni deve mantenere certe distanze minime orizzontali e verticali dalle nuvole. Laddove questi parametri non sono dati, il volo a vista non è ammissibile.

Instrument Flight Rules, IFR

Durante il volo strumentale, il controllo della posizione del velivolo nello spazio avviene senza i punti di riferimento esterni, ma esclusivamente tramite gli strumenti di bordo e l'assistenza dei controllori di volo a terra. Volare è dunque possibile anche attraverso le nuvole e con la visibilità ridotta. Il volo strumentale consente il traffico aereo quasi indipendente dalle condizioni meteorologiche.

(Fonte: Wikipedia)

Museo alpino: Esposizione «Helvetia Club» I 150 anni del CAS

La Svizzera senza il CAS è come pensare alla Svizzera senza le Alpi. A 150 anni dalla fondazione del Club Alpino Svizzero, l'esposizione «Helvetia Club» nel Museo alpino della Svizzera a Berna propone una retrospettiva e uno sguardo al futuro. La casa all'Helvetiaplatz nel centro della capitale si trasforma in un rifugio alpino ricco di storia. Nei locali di soggiorno, nei depositi e nelle stanze da letto sono raffigurate e raccontate storie di ebbrezza sulle vette, discese a valle memorabili, amicizie e conflitti, fino alle questioni femminili e alle preoccupazioni per l'ambiente. Per una volta, l'ascesa al rifugio non è ripida e il panorama è sorprendente. L'esposizione dura ancora fino al 30 marzo 2014. Informazioni dettagliate su www.alpinesmuseum.ch



Un CD in dialetto per sostenere la Rega

La brillante attrice e autrice ticinese Sandra Zanchi, che tutti abbiamo imparato a conoscere e ad apprezzare nelle numerose commedie dialettali che ci hanno allietato negli anni, nasconde un talento sconosciuto ai più. È infatti l'autrice di diverse poesie e canzoni (testi e musiche comprese) in dialetto ticinese che sono state raccolte in un CD, dal titolo «Na Brancada da regord», per un'azione benefica. Metà del ricavato della vendita delle 1000 copie prodotte, sarà infatti devoluto alla Rega. Il CD è disponibile a partire dall'11 ottobre – in concomitanza con la prima de «Ul temp l'è galantom», la nuova commedia dialettale della signora Zanchi che andrà in scena a Comano – presso Alambra Music a Lugano (091 922 82 81) e le librerie Wälti e Il Segnalibro, sempre a Lugano.



© Museo alpino della Svizzera/Maja Gehrig

Un pilota d'elicottero protagonista di un thriller

L'aviazione, per una volta, si è tinta di giallo. È infatti appena uscito, fresco di stampa, l'ultimo romanzo della scrittrice ticinese Manuela Mazzi. Intitolato «Il segreto della colomba», il libro vede come protagonista un pilota di elicotteri ticinese, che partirà alla volta della Scozia per una delicata e misteriosa missione. Non è però la prima volta che l'aviazione fa capolino dalle pagine scritte da Manuela Mazzi. Nel romanzo «Guardie, ladri e tracciatori», (anch'esso edito da Photo Ma.Ma. Edition) due giovani, cacciatisi nei guai, sono addirittura tratti in salvo dalla Rega.

www.manuelamazzi.ch



Barella a rotelle per la Rega

Dopo l'atterraggio all'eliporto d'un ospedale, l'equipaggio sistema il paziente su una barella a rotelle e lo accompagna all'interno. Fino a oggi non esiste una barella che soddisfi tutti i requisiti. La Rega ha pertanto incaricato la Scuola tecnica superiore Rapperswil HSR di sviluppare un prodotto idoneo più leggero, più funzionale e robusto. Gli studenti iscritti alla facoltà «materia tecnica innovativa» hanno progettato e costruito 14 prototipi. Le soluzioni migliori faranno da modello alla barella ottimale del futuro. A lungo termine, tutti i 150 eliporti d'ospedale della Svizzera riceveranno il nuovo mezzo di trasporto per i pazienti.

App consigliate



Rega – la nostra app «Emergenza» per voi

L'app gratuita della Rega trasmette alla centrale operativa insieme con l'allarme anche le vostre coordinate.



Uepaa! – sicurezza alpina anche senza rete

Allarmare indipendentemente dalla rete della telefonia mobile, da cellulare a cellulare.



Itineris – viaggiare sicuri all'estero

Accedere via Smartphone ai consigli di viaggio del Dipartimento federale degli affari esteri DFAE.



Viaggio & merci – l'app dell'Amministrazione federale delle dogane

Facilita l'entrata nel paese di destinazione e offre consigli per l'acquisto all'estero di ricordi, articoli elettronici ecc.



myViavac – il libretto elettronico delle vaccinazioni

Avere sempre con sé l'attestato delle vaccinazioni; non occupa spazio ed è sempre sotto mano.

LORIS & NICOLAS FALQUET

Mammut Team

Freerider professionista e videomaker
di sci estremo Huck & Chuck

Foto: Stefan Schlumpf



PULSE Barryvox

- Apparecchio digitale-analogico a 3 antenne con guida utente acustica
- Segnalazione stile compasso a 360° in tempo reale per una facile localizzazione
- Veloce e precisa marcatura in caso di seppellimento di più persone

Removable Airbag System

- Un unico airbag da valanga per più zaini
- Affermata tecnologia Snowpulse Airbag
- Peso totale a partire da 2300 g, cartuccia inclusa (a seconda dello zaino)

www.mammut.ch/safety





Rega-Memo: Soggetti nuovi

L'artista Mo Richner è capace di presentare la Rega in modo creativo. In passato ha pubblicato una serie di cartoline artistiche e il Rega-Memo da lei illustrato con amore. Ora si aggiunge una nuova edizione con altri 20 soggetti del gioco amato dai grandi e piccoli appassionati del volo.

Il nuovo Rega-Memo è disponibile nel nostro Shop su www.shop.rega.ch o con la cartolina d'ordinazione dell'inserto Rega-Shop nel Magazine. Buon divertimento!



MAMMUT®
Absolute alpine.

Nuovo look per la crew

Gli equipaggi della Rega ricevono una nuova divisa per gli interventi invernali. Il fabbricante svizzero specializzato in articoli per gli sport alpini Mammut ha sviluppato e prodotto in stretta collaborazione con il personale volante della Rega il nuovo abbigliamento per gli equipaggi. Lo indosseranno verso la fine del 2013.

Nel prossimo numero del Magazine vi presenteremo con piacere le foto esclusive del nuovo look.

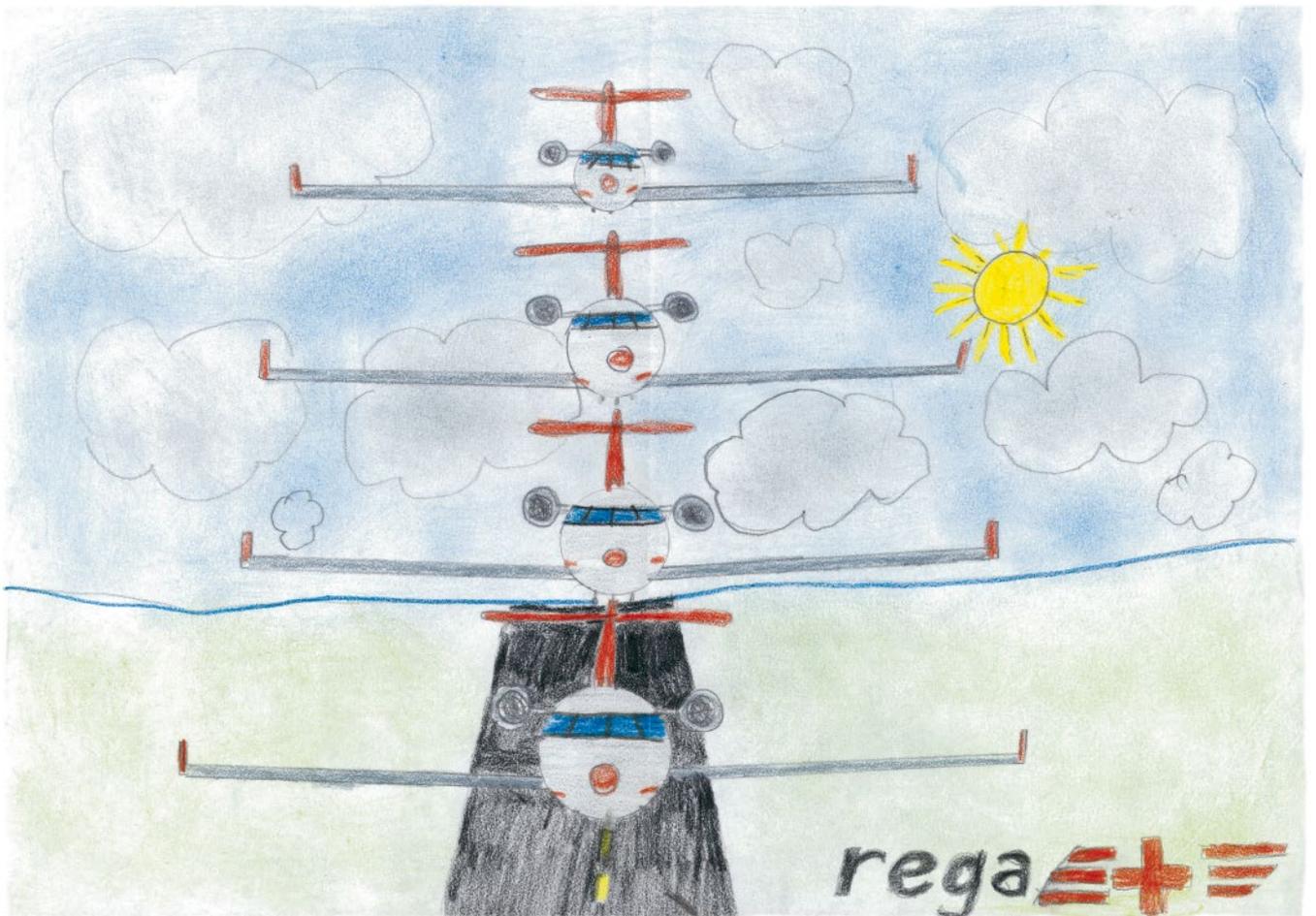
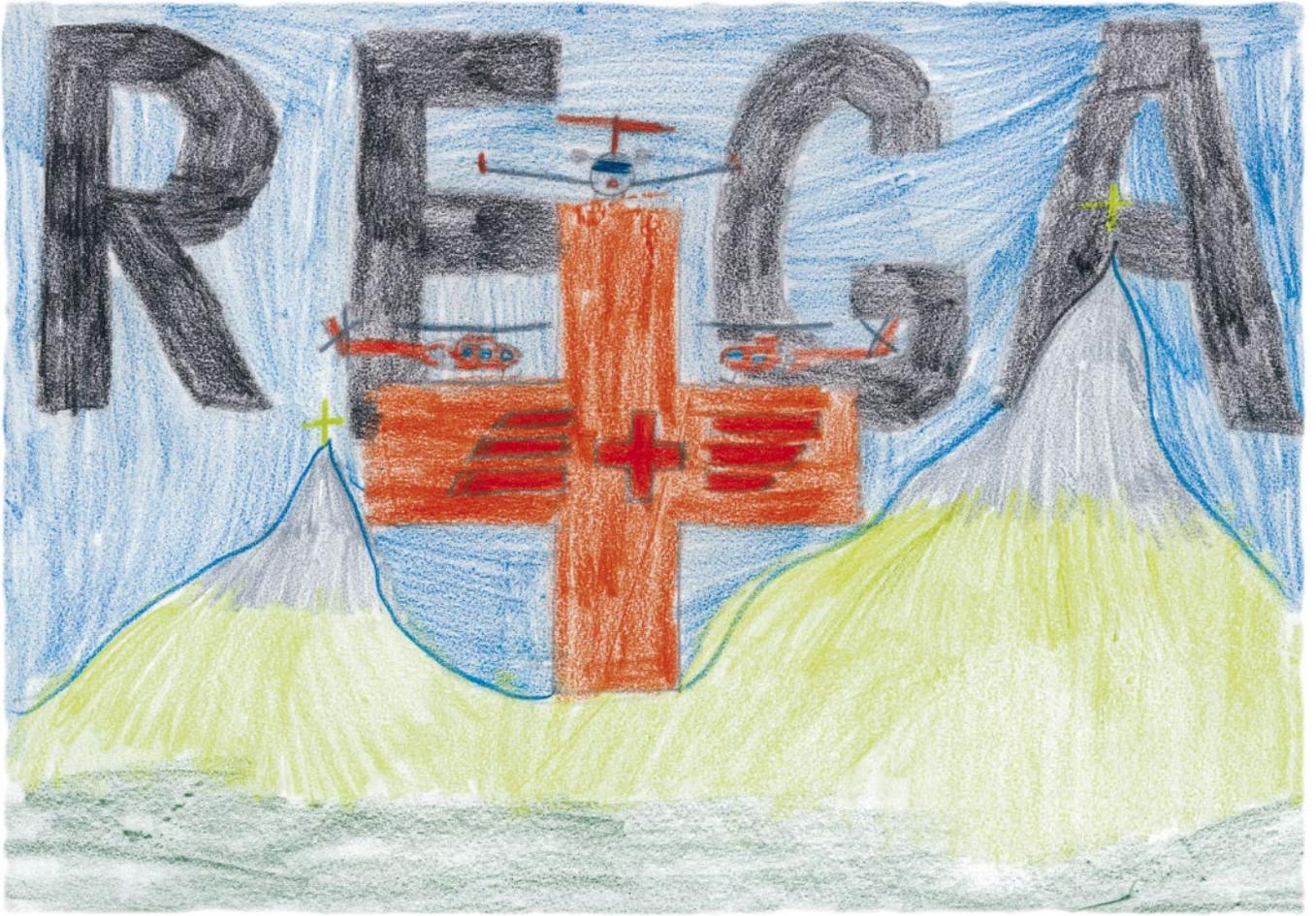
Premio sicurezza per la Rega

L'associazione mantello Helicopter Association International (HAI) ha conferito alla Rega l'Operator Safety Award per l'anno 2012, in riconoscenza delle oltre 6000 ore di volo senza incidenti e degli sforzi esemplari della Rega nel settore sicurezza.

Il presidente dell'HAI, Matthew S. Zuccaro scrive alla Rega: «Potete essere fieri di avere i requisiti necessari per il conferimento del premio».

Errata corrige

Nell'ultimo numero del Magazine 1414, alle pagine 8 e 9 è apparso un articolo, «Dalla sfilata di moda al jet Rega», il cui registro adottato dall'autrice ha dato vita a un'interpretazione poco lusinghiera da parte delle lettrici e dei lettori. Non era assolutamente intenzione della Guardia aerea svizzera di soccorso voler offendere qualcuno, men che meno criticare o giudicare il sistema sanitario italiano. Purtroppo non si è tenuto in debita considerazione lo stato emotivo della signora, già molto provata da una lunga serie di problemi di salute preesistenti, che le ha fatto vedere tutto a tinte più fosche di quanto non fosse in realtà. L'articolaista si è limitata a riportare in modo fedele quanto raccontato dalla signora (conclusioni errate comprese), senza il dovuto distacco professionale e l'obiettività necessaria. La Rega si scusa per l'accaduto.



Fadri, 10 anni

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

D'estate e d'inverno, 24 ore su 24 e 365 giorni l'anno, i jet ambulanza della Rega sono pronti a riportare a casa pazienti che si trovano all'estero.

Copiando la prima immagine, il disegnatore ha fatto dieci errori. Riesci a trovarli?



Soluzione:
troverai i dieci errori
sulla nostra pagina web
www.1414.rega.ch



© Illustrazione: Joggi/Peter Jost

Concorso

Collega le cifre e rispondi
alla seguente domanda:

Come si chiama ciò che vedi e cosa significa?

Scrivi la risposta su una cartolina postale e spedisila
entro il 20 dicembre 2013 a:

Rega Base Ticino

«Quiz» Magazine dei sostenitori 1414

**Aeroporto cantonale di Locarno
6596 Gordola**

La Rega sorteggerà fra le risposte
esatte dieci fortunati vincitori
di un **Rega-Memo con 40 coppie
d'immagini** del valore di 39 franchi
ciascuno.



Buona fortuna!

Soluzione del quiz n. 80: la risposta esatta era **argano o verricello**.

Hanno vinto una borsa tracolla grigia Rega: Dario Bissig, Bürglen (UR); Niclas Bösch, Rieden (SG);
Colombe Daninthe, Delémont; Olivier Fasching, Ennenda; Marc Grillon, Cornol; Julian Hintermann, Basel; Evelyn Holenstein,
Lengnau (AG); Marc Skouvaklis, Chêne-Bougeries; Manuela Renica, Cadro; Wanda Rosa, S. Vittore

Congratulazioni!



© Illustrazione: Fides Friedeberg

Donna ferita curata dal medico della Rega
su un volo di linea Swiss

Safari – attentato – Rega

La signora e il signor Mannhart amano i viaggi nella natura. Con cura preparano le loro vacanze in Africa e pregustano un safari di due settimane in varie riserve naturali. Dopo cinque bellissime giornate nel novembre 2011 tutto cambia bruscamente. Il loro bus subisce un attentato e una pallottola fora il polmone di Myrtha Mannhart.

All'improvviso, tre persone compaiono da dietro una roccia e si sentono degli spari. Il conducente e Myrtha gridano, entrambi colpiti. Nonostante le gravi ferite, il conducente riesce ancora a guidare per 300 metri circa, ma poi soccombe alle sue lesioni. Il bus esce di strada e avanza fra pietre e cespugli.

Dominik Mannhart è illeso e vorrebbe prendere il volante ma, essendo nel fondo del veicolo non riesce a raggiungere il posto di guida. Scende dalla porta posteriore con l'intenzione di salire davanti. Troppo tardi! Impotente, assiste all'avvicinarsi del veicolo ad un dirupo nel quale precipita per una decina di metri e si arresta finalmente nel letto secco d'un riale. Silenzio assoluto. In quest'istante si avvicina una moto con due giovani indigeni. Mannhart chiede soccorso. In tre scendono impauriti e raggiungono il bus. I due giovani mobilitano i soccorsi con il cellulare. Myrtha Mannhart fa fatica a respirare e a parlare. Uno dei giovanotti la prende in spalla e insieme raggiungono la strada, dove trovano pronta una jeep militare che accompagna i Mannhart in un villaggio vicino. La paziente è sistemata sul lettino di uno studio medico. Molti abitanti del villaggio stanno attorno, desiderosi di rendersi utili.

+41 333 333 333, primo contatto con la Rega

Dominik Mannhart chiama la Rega. La capo interventi gli consiglia di recarsi al più presto all'ospedale della capitale. Poco dopo arriva la direzione del residence con il proprio medico. Dopo lunghe discussioni decidono di portare la ferita al piccolo aerodromo vicino. La donna ha molti dolori e riesce a respirare solo rantolando. Le buche nella strada e il transito d'elefanti rendono il tragitto difficile. Mannhart teme per sua moglie. Finalmente! Dopo quello che sembrava un'eternità arrivano all'aerodromo dove atterra una piccola aeroambulanza dei «Flying Doctors». L'equipaggio medico si occupa in modo professionale della paziente e le applica un drenaggio polmonare. Il pilota ha fretta: il



Un anno e mezzo più tardi, nella centrale operativa della Rega dove è stato organizzato il ritorno a casa

cielo si sta oscurando. Decollano velocemente e dopo tre quarti d'ora atterrano nella capitale. Un'autoambulanza porta la coppia all'ospedale. La certezza arriva a sei ore dall'attentato: un proiettile ha forato il polmone e si è infilato in un muscolo dorsale. Alcune costole rotte e diversi traumi causano ancora più dolore.

Assistenza e buone cure

Il personale d'ospedale, l'organizzazione di viaggio, l'ambasciata svizzera, la polizia e i locali operatori turistici hanno dato alla paziente e a suo marito la migliore assistenza. Specialmente gli indigeni offrono tutto il loro aiuto e



si scusano di continuo. La coppia può dirsi in buone mani, ma il costante andirivieni stanca i due.

Dominik Mannhart ha contatti regolari con la Rega. «Mi hanno informato al meglio», racconterà più tardi. La centrale operativa organizza due posti su un volo di linea Swiss e mobilita un medico della Rega che andrà a prendere la paziente. Dopo cinque giorni, verso sera arriva all'ospedale il Dr. Michael Lehmann. Myrtha Mannhart ricorda: «Ci ha dato subito un senso di sicurezza. Per me è stato un momento molto emozionante, mi sono commossa alle lacrime».

Lehmann controlla il drenaggio e visiona le radiografie. Ancora una sola notte d'attesa. Il giorno della partenza improvvisamente si stacca il drenaggio. Il medico si precipita all'ospedale e fa di tutto per ottenerne uno nuovo. Dopo la radiografia di controllo l'autoambulanza li accompagna all'aeroporto. Lehmann si assume gli aspetti organizzativi. Una volta nell'aereo della Swiss, Myrtha Mannhart è tranquilla e fiduciosa, al punto da riuscire a dormire. L'assistenza e la collaborazione con il Dr. Michael Lehmann e l'equipaggio della Swiss sono state eccellenti, rammenta la coppia Mannhart.

Di ritorno a casa

All'aeroporto di Zurigo, Myrtha Mannhart è attesa direttamente sulla pista da un'autoambulanza. Durante il viaggio a Coira è molto emozionata, casa sua è ormai vicina. Il medico della Rega l'accompagna fino all'ospedale. Dopo tre giorni, il drenaggio può essere levato e dopo altri due giorni la paziente è sottoposta all'intervento chirurgico per togliere il proiettile. Cinque giorni dopo l'operazione si manifestano delle complicazioni. La paziente ritorna in ospedale. A fine novembre 2011 viene dimessa definitivamente.

L'allora 34^{enne} sportiva si riprende velocemente. I controlli postoperatori sono soddisfacenti. «La Rega ha fatto un ottimo lavoro, dandoci sicurezza» dicono i Mannhart.

Il motivo di quell'attentato non è mai stato chiarito. L'esperienza relativizza tutti i problemi della quotidianità. Oggi, i Mannhart vivono in modo più cosciente e anche in futuro intraprenderanno dei viaggi nella natura.

Ariane Güngerich



Missione di salvataggio 1958 al Theodulpass (VS): il paziente arriva all'aereo sulla slitta portata a braccio da tre uomini



Prima di ogni intervento, Hermann Geiger sciolina i pattini del suo Piper Super-Cub



1957: Hermann Geiger è il primo pilota d'elicotteri della Guardia aerea svizzera di soccorso



Bell 47J: l'unione delle associazioni dei consumi dona alla Guardia aerea svizzera di soccorso il primo elicottero

Nato per volare con la vocazione di soccorrere

Hermann Geiger, l'aviatore dal cuore grande

Ai suoi tempi, Hermann Geiger fu un personaggio nazionale, un eroe, una star nota ben oltre i confini. Oggi, i suoi voli pionieristici, il suo impegno instancabile in favore del salvataggio aereo in montagna sono caduti nell'oblio. Nel 2014, a 100 anni dalla sua nascita ricordiamo la sua meritevole carriera.

Hermann Geiger fa parte di quel gruppo di personaggi come Oskar Bider, Walter Mittelholzer e Claude Nicollier, che hanno influenzato in modo significativo l'evoluzione aeronautica in Svizzera. Negli anni cinquanta e sessanta del secolo scorso, Geiger diede all'aviazione alpina e al salvataggio aereo notevoli impulsi. Sviluppando il materiale e perfezionando la tecnica di volo diede il via a nuove possibilità e mostrò all'aviazione campi d'attività finora sconosciuti.

Obiettivo: pilota d'aereo

Sin dall'inizio dell'attività professionale, il giovane vallesano ha un unico obiettivo: diventare pilota. Durante l'apprendistato di meccanico d'auto dedica tutto il suo tempo libero all'aeronautica. In un'officina costruisce con un amico il primo aliante del Vallese e lo fa volare.

Durante la sua seconda formazione di ufficiale di polizia a Winterthur funge da appassionato istruttore di volo per il locale gruppo di piloti d'alianti.

Nel 1947, il posto appena creato di custode dell'aerodromo di Sion gli permette di tornare nel suo amato Vallese.

Innovazioni tecniche e talento

Geiger tuttavia non si limita a fare il custode: nel frattempo è diventato istruttore anche per aeroplani a motore e riveste il ruolo di «anima» dell'aeroporto. Presto si rende conto della forte richiesta di trasporti aerei in questo cantone montagnoso. Cerca nuovi metodi e soluzioni per i trasporti di materiale, ma anche per i voli turistici e di salvataggio.

Si mette a produrre spaziose borse doppie di tela che fisserà sotto le ali del suo Cessna 170 per fare dei lanci di materiale sopra le zone inaccessibili per via terrestre. I suoi voli di rifornimento diventeranno presto routine. Guardiani dei rifugi CAS, contadini di montagna, ma soprattutto i grandi cantieri di dighe contano sul suo servizio. Sta volando dall'alba al tramonto. Sua moglie Hilde pianifica i voli e sbriga i lavori amministrativi.

Geiger dota i suoi aerei di sci e perfeziona la tecnica d'atterraggio sui campi di neve e sui ghiacciai. In questo modo può portare aiuto veloce e affidabile agli infortunati. Nel Vallese, l'aereo diventa un mezzo di salvataggio istituzionale.

L'elicottero offre nuove possibilità

Nel 1956, quando la Guardia aerea svizzera di soccorso insieme con l'Unione delle associazioni di consumo lancia una colletta nazionale per l'acquisto d'un elicottero, Hermann Geiger è in prima linea. Sostiene l'operazione con conferenze in tutte le regioni linguistiche.

Nel 1957 consegue a Parigi il brevetto di volo per piloti d'elicottero ed è il primo a eseguire nel canton Vallese i voli di trasporto e salvataggio con il Bell 47J della Guardia aerea svizzera di soccorso.

Geiger non tiene un registro dettagliato di tutti i suoi voli di soccorso. Sono tuttavia accertate 574 persone salvate e 135 recuperi di salme. In tutto, nei 13 anni di attività come pilota di salvataggio deve aver compiuto attorno ai 2000 voli.

Per soddisfare le crescenti richieste, nel 1964 fonda con i suoi amici Fernand Martignoni e Bruno Bagnoud la società Air Glaciers, ancora oggi un importante pilastro del soccorso aereo vallesano.

L'incidente: una nazione in lutto

Il 26 agosto 1966, durante il volo d'approccio all'aeroporto di Sion, un Piper Super-Cub e un aliante si scontrano. Hermann Geiger siede nel Piper come istruttore di volo. Nella disgrazia trova la morte. La triste notizia si diffonde velocemente in tutta la nazione. Il pioniere dell'aviazione, «l'aquila di Sion» ha fatto l'ultimo volo.

Oggi, dopo quasi 50 anni, il salvataggio aereo è affermato e porta il soccorso aereo medicalizzato ovunque. Anche dopo mezzo secolo, le odierne organizzazioni di salvataggio aereo devono gratitudine al pioniere illuminato e impegnato.

Walter Stünzi

Bertrand Piccard e la sua famiglia sono sostenitori della Rega da oltre 40 anni. Oggi desidera farci riflettere sullo spirito da pioniere, la motivazione che anima ogni ricercatore. Motivazione che sta a cuore anche a noi, che da oltre 60 anni siamo alla ricerca di migliorie per le nostre missioni al servizio dei pazienti.

La ricerca nel ventunesimo secolo



Dr. Bertrand Piccard

Psichiatra, pilota di mongolfiera e ricercatore

Nel 1999, Bertrand Piccard e il britannico Brian Jones compiono il primo giro del mondo senza scalo con un pallone aerostato.

Con André Borschberg si distingue come ideatore e pilota di Solar Impulse, il primo aereo a propulsione solare in grado di volare 24 ore senza carburante. Alla trasvolata di quest'anno degli Stati Uniti da ovest a est seguirà nel 2015 il tentativo di fare il giro del mondo senza una goccia di carburante.

La maggior parte dei bambini cresce con il ricordo delle favole raccontate dai propri genitori. Io ricordo storie di ricerche avventurose. Affascinato, ascoltai i racconti di come mio nonno Auguste salì nella stratosfera e di come mio padre Jacques s'inabissò nei fondali marini. Con Don Walsh si spinse fino alla fossa delle Marianne, il punto più profondo degli oceani.

I nomi di Edmund Hillary, Charles Lindbergh, Alan Shepard o Wernher von Braun furono onnipresenti nella nostra quotidianità. Furono gli eroi della mia gioventù. Quel che però ha cambiato a fondo la mia vita sono stati gli incontri personali con tutti loro e le sei partenze dei razzi Apollo che potei vedere dal vivo a Cape Canaveral.

Nel mese di luglio 1969 decisi di diventare esploratore scientifico. Avevo allora undici anni. Mio padre era appena partito con il Mesoscaaph da lui costruito per esplorare la corrente del Golfo. Alcuni giorni più tardi fui sconvolto dalla partenza dell'Apollo 11 per la luna: mi diede la sensazione di vivere l'evento più importante della storia dell'umanità!

Spesso mi domandano come si fa a diventare ricercatore. In fondo, non ci si decide per un solo oggetto di ricerca. Si decide semplicemente di abbandonare i sentieri battuti e di tentare sempre di fare ciò che gli altri considerano impossibile. Ho iniziato con il volo con deltaplani e aerei ultraleggeri, prima di accettare il posto di copilota nella prima trasvolata transatlantica con aerostati, che poi vincemmo. Ne seguì il progetto Breitling Orbiter. Nel 1999, il mio amico Brian Jones e io riuscimmo a fare il primo giro del mondo senza scalo con la mongolfiera. Allora mi resi conto che il traguardo ambito per sei anni, in fondo era soltanto un mezzo per spingermi ancora più avanti. E così seguirono Solar Impulse e la visione di fare il giro del mondo senza una goccia di carburante.

Gli esseri umani sono pronti a entusiasarsi per le grandi avventure e a condividere i sogni di pionieri e ricercatori. Un aereo solare che vola giorno e notte senza carburante fino a compiere il giro del mondo potrebbe essere un potente simbolo. Se sarà possibile staccarsi dall'energia fossile nell'aviazione, nessuno potrà più affermare che ottenere lo stesso nella nostra società sia impossibile. Dobbiamo svegliare l'interesse per le fonti d'energia rinnovabili e far capire che la protezione dell'ambiente è una buona causa. Dobbiamo dimostrare che le fonti alternative d'energia abbinate alle nuove tecnologie portano a soluzioni nuove, che inizialmente possono sembrare impossibili.

La ricerca nel 21^{esimo} secolo deve servire a migliorare la qualità di vita. L'obiettivo principale deve essere di spronare lo spirito da pioniere, stimolare la curiosità e promuovere un miglioramento generale della vita quotidiana.

Trovate che sia una visione utopica? Certo non più utopico del lancio d'un programma aerospaziale all'inizio degli anni '60, con l'obiettivo di portare l'uomo sulla luna. La possibilità di riuscire esiste soltanto se la rinuncia alle certezze e alle care abitudini non è più uno sgradito dovere, ma una grande e affascinante avventura.

È questa la responsabilità che noi ricercatori abbiamo nei confronti del prossimo: se vogliamo essere degni di chi ci ha preceduto, dobbiamo fare di tutto per migliorare il mondo.

Bertrand Piccard



Rispetto reciproco e valutazione realistica delle proprie capacità

Passar l'inverno in sicurezza

La Svizzera è una nazione di appassionati degli sport invernali: oltre 2 milioni praticano lo sci o lo snowboard. L'argomento sicurezza non perde dunque d'attualità. Tanto più che ogni anno oltre 50 000 sciatrici e sciatori e 14 000 snowboarder s'infortunano, alcuni dei quali perdono la vita. Tre quarti degli incidenti mortali capitano lontano dalle piste sicure e segnalate. Le seguenti regole e informazioni e i nostri consigli contribuiscono a che gli sport invernali rimangano un puro piacere.

La gravità degli infortuni sulle piste da sci aumenta con le alte velocità. Procedendo a una velocità di 50 km orari, una collisione causa l'effetto di una caduta da un'altezza di 10 metri. Importante: oltre il 90 per cento degli incidenti succedono per colpa dell'infortunato stesso. Vuol dire che ognuno può fare molto per la propria sicurezza. Preparate voi stessi e l'attrezzatura alla stagione invernale e seguite le regole in vigore sulle piste.

Divertirsi ben attrezzati

La sicurezza degli sport invernali comincia dall'attrezzatura. Che siate sciatori e snowboardisti, indossate sempre un casco e delle protezioni ai polsi se praticate lo snowboard. Il miglior materiale non protegge se è rovinato o logoro. A ogni inizio stagione, fatelo controllare dagli specialisti e sostituite le parti dell'attrezzatura che non adempiono più le norme di sicurezza. Non dimenticare di verificare anche gli attacchi. L'attrezzatura comprende pure l'abbigliamento adatto che deve essere funzionale, solido, caldo, resistente alle intemperie e comodo. Non

deve mancare un paio d'occhiali da sci o da sole. La vista ottimale è indispensabile sulle piste bianche, come lo è per gli automobilisti. Fate controllare regolarmente la vostra vista e, se necessario, portate occhiali da vista anche praticando uno sport invernale.

Pronti per la partenza

Gli sport invernali richiedono una condizione fisica ottimale. Molti sportivi d'inverno mancano di forza, resistenza e coordinamento per sopportare l'attività che esce dalla quotidianità. Potete ridurre il rischio d'infortuni preparando il fisico alla stagione. Si tratta di rafforzare soprattutto i muscoli del busto e delle gambe e di migliorare l'equilibrio. Una buona preparazione ci vuole anche prima della discesa. Fate esercizi di riscaldamento per attivare la circolazione, aumentare la capacità di coordinamento e scaldare i muscoli e le giunture. Concentratevi sulla discesa: molti incidenti accadono prima del mezzogiorno e verso la fine del pomeriggio, quando la concentrazione diminuisce e la stanchezza aumenta.



Sicurezza su pista e fuori

Il servizio di sicurezza su pista è a vostra disposizione se avete bisogno d'aiuto. Osservate segnaletiche e avvisi di pericolo. La chiusura di certe zone e gli avvisi di pericolo sono sempre motivati. Informatevi sul posto della praticabilità delle piste. Spensieratezza e ignoranza sono cattivi consiglieri.

Le informazioni aggiornate concernenti i pericoli di valanghe si trovano su www.slf.ch nel bollettino della neve e delle valanghe oppure mediante l'app per Smartphone «White Risk». I servizi regionali di sicurezza e soccorso offrono consigli competenti.

E se succede qualcosa?

Anche agendo con la massima prudenza, una giornata sulla neve può finire con un infortunio. I soccorritori di pista sono specialisti ben formati, in grado di prendere le decisioni giuste: portare a valle il paziente con la slitta o farlo ricoverare direttamente dalla Rega. Sono decisioni che spettano ai soccorritori di pista. Sono partner importanti della Rega, addestrati rego-

lamente al lavoro con gli elicotteri e, pertanto, sono pratici di questo mezzo di trasporto.

App «Emergenza»

Agli sportivi che si muovono lontano dalle piste segnate, consigliamo vivamente l'app «Emergenza» della Rega. Grazie a quest'app, i piloti sanno esattamente, dove vi trovate. Tenete presente che la ricezione non è garantita ovunque.

Un ultimo consiglio: prima di ogni giornata sugli sci o sullo snowboard, sinceratevi che il vostro Smartphone sia caricato interamente. Tenetelo vicino al corpo perché il freddo riduce la capacità della batteria: una cosa che può avere conseguenze fatali.

Care lettrici, cari lettori, vi auguriamo un bell'inverno ricco di neve e privo d'infortuni.

Karin Hörhager

Con cortese sostegno dell'upi, ufficio di prevenzione d'infortuni.

Altre informazioni si trovano sotto www.upi.ch

Come contattare la Rega

Numero d'allarme Svizzera (24h) 1414

Numero d'allarme estero (24h) +41 333 333 333

Centro sostenitori

lunedì - venerdì

08:30 - 12:00

13:00 - 16:30

Telefono Svizzera 0844 834 844

Telefono internazionale +41 44 654 32 22

www.rega.ch

Indirizzo per tutte le domande

www.info.rega.ch

Centralino telefonico +41 44 654 33 11

Newsletter Rega

www.newsletter.rega.ch

Rega-Shop

Telefono Svizzera 0848 514 514

www.shop.rega.ch