

1414

Numero 75, novembre 2010

Periodico dei sostenitori della Guardia aerea svizzera di soccorso

rega 



Retrospectiva
**Due cavalli
imbizzarriti causano
incidente con calesse**

L'intervento
**Alla ricerca d'una
principessa a Cuba**

Il servizio
**Nuova piattaforma
Internet per i giovani**





In copertina

Ricostruzione della scena: dopo l'incidente a Barberèche i due cavalli vengono ricondotti nella stalla (fotomontaggio).

4 L'intervento

Alla ricerca d'una principessa a Cuba

Una famiglia romanda ferita in un incidente stradale a Cuba. Le informazioni degli ospedali sono frammentarie. Un medico della Rega visita la famiglia divisa dagli eventi e ferita. «Scouting», una missione fuori dal comune anche per la Rega.

9 Partner

Quando sono in gioco aeromobili caduti o dispersi, l'esercito e la Rega operano in comune.

10 Una base alla volta

L'annessione delle due basi partner Zweisimmen e Mollis potenzia il dispositivo della Rega doppiamente. Da subito, i rispettivi equipaggi lavorano con elicotteri della Rega.

12 Il servizio

Rega-Tour 2010 – solo due ce la faranno

Addestramenti spettacolari in montagna e due settimane di interventi. I due vincenti parlano di emozioni, avventure e impegno del Rega-Tour 2010 vissuto gomito a gomito con i soccorritori della Rega.

15 Incontri

Lavora in silenzio e tiene aperti gli occhi. Sepp Peter e il lavoro quotidiano del servizio di custodia della Rega.

16 Intervenire volando a vista

Con la modernissima avionica nel cockpit il pilota porta l'eliambulanza direttamente sul posto d'un incidente.

22 Retrospettiva

Calesse si schianta contro un albero

Una gita in calesse finisce con un incidente terribile. I due cavalli da traino imbizzarriti galoppo a 50 all'ora schiantandosi contro un albero. In calesse ci sono tre passeggeri.

24 Prevenzione

Discesa con la slitta: consigli per una corsa senza infortuni.

26 Ticino

Obiettivo: garantire perizia professionale e sicurezza di volo.

27 L'ospite

28 C'era una volta

Il vostro Periodico dei sostenitori festeggia il compleanno. Sunto di 75 edizioni rivisitate con un concentrato delle principali epoche. Messa a fuoco d'un caso del 1978: cosa ne è stato della «piccola Petra»?

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;
 Paul Maximilian Müller*, Berna;
 Daniel Scheidegger*, Prof. Dr. med., Arlesheim;
 Ulrich Graf*, Bäch;
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Roland Müller, PD Dr. iur., Staad;
 Andreas Berger, Dr. med., Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Patrizia Pesenti, Breganzona;
 Christian Kern, Prof. Dr. med., Ginevra;
 Heidi Hanselmann, Walenstadt;
 Markus Mader, Berna
 (rappresentante della Croce Rossa Svizzera)
 (* = membri del comitato)

Direzione:

Ernst Kohler, presidente
 Roland Albrecht, Dr. med.,
 capo sez. medicina
 Andreas Lüthi, capo sez. finanze

Impressum n° 75 / nov. 2010
Periodico dei sostenitori della
Guardia aerea svizzera di
soccorso Rega

Appare due volte l'anno,
 tiratura 1,620 milioni

Redazione:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Hanno collaborato:

Walter Stünzi
 René Fritschi
 Walter Schneibel
 Giannina Bianchi

Versione italiana:

Gabriella Broggi, Lugano

Foto:

K. H. Hug (copertina, p. 2, 8, 22, 23)
 A. Keisker (p. 2, 4, 6, 8, 20)
 Ch. Perret (p. 3)
 Forze aeree svizzere (p. 9)
 Ph. Keller (p. 12, 13, 15, 25)
 Ch. Trottmann (p. 13, 28)
 G. Broggi (p. 18)
 A. Güngerich (p. 25)
 M. Pedrazzini (p. 26)
 ZVG (p. 4, 5, 18, 24, 25, 27)

Produzione:

tutto fatto, Zurigo

Impaginazione:

Alex Demarmels, Thalwil

Editore:

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

Litho/Tipografia: Swissprinters

Accettazione inserzioni:

Zürichsee Werbe AG, 8712 Stäfa

Riproduzioni: con citazione della fonte



Cara sostenitrice, caro sostenitore

Senza sostenitori niente Rega. Non c'è modo più semplice per descrivere l'importanza del vostro sostegno per il salvataggio aereo in Svizzera. In fondo, la Rega somiglia un po' ai vigili del fuoco: i costi ci sono anche quando al momento non c'è incendio da spegnere. Il personale è di picchetto, sempre pronto. L'infrastruttura è commisurata all'evento di punta, le esigenze di qualità e sicurezza sono enormi. E così deve essere, però tutto questo ha un costo. In altre parole, le assicurazioni contro infortuni e malattie coprono i costi d'intervento, in parte o interamente, voi sostenitrici e sostenitori garantite l'esistenza della Rega. Grazie al vostro sostegno la Rega ha fondamenta solide, non teme le crisi e può permettersi cambiamenti. Il numero crescente di chi ci sostiene ci consente infine di mantenere il vostro contributo invariato da ormai due decenni.

*I giovani di oggi sono le sostenitrici e i sostenitori del futuro. A fine estate abbiamo lanciato «Rega-Tour 2010» per mostrare ai giovani che il salvataggio aereo in Svizzera è solidarietà vissuta, possibile soltanto grazie all'aiuto di tanti. Si tratta di valori tradizionali che si possono promuovere anche con un linguaggio spigliato e in forma moderna. A proposito: il **Periodico dei sostenitori 1414** è arrivato alla sua **75^{ma} edizione**. In tutti questi anni è stato testimone di tanti eventi storici, come potete leggere in questo numero.*

La Rega va al passo coi tempi ma la sua opera è sempre quella che sta all'origine della sua costituzione: portare velocemente il pronto soccorso aereo alle persone bisognose d'aiuto, in Svizzera e all'estero. A tale scopo deve sapere che tipo d'aiuto organizzare e, se necessario, invia i suoi specialisti nei luoghi lontani. Le persone sono trasportabili, possono essere riportate in patria? Sono questioni da chiarire prima del decollo di un'aeroambulanza. Seguite il medico della Rega André Keisker e scoprite come fa chiarezza in un caso complicato a Cuba.

Cordialmente,

Ernst Kohler

Presidente di direzione

Una famiglia di quattro persone lontano da casa subisce un incidente stradale

Rega cerca principessa a Cuba



«Los Quince», 15 anni:
la giovane sfilava per le strade
come una principessa.

Una missione inusuale: un medico della Rega vola a Cuba. Dapprima si mette alla ricerca di una famiglia ricoverata in ospedali diversi. Questa inconsueta procedura di ricognizione è necessaria perché le informazioni sanitarie a disposizione sono insufficienti. Quanto gravi sono le ferite delle quattro persone vittime di un incidente d'auto? Le loro condizioni consentono un trasporto aereo? Domande importanti da chiarire direttamente sul posto.

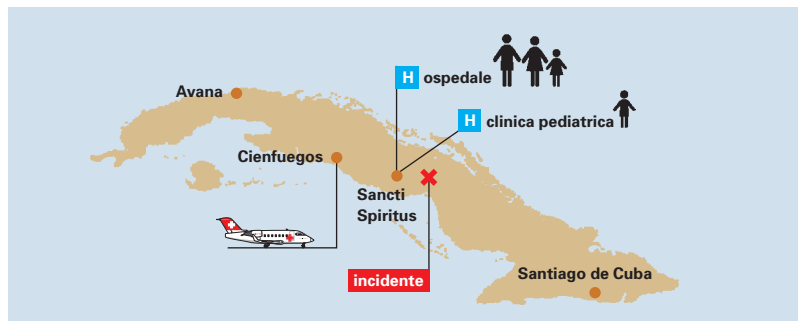
Tutto è cominciato con una festa molto speciale: «Los Quince» ossia i quindici anni, una giornata che a Cuba è dedicata alle bambine. Ormai giovani donne, le ragazze sfilano per le strade come principesse. Tutto naturalmente fotografato e filmato per i poster. Le famiglie che possono sottolineano il «Quince» delle loro figlie con una gran festa alla quale sono invitati tutti. E così sono arrivati anche parenti e amici della famiglia L. con radici cubane e da quindici anni residente nei pressi di Losanna. I genitori Massimo e Niurka, con la quindicenne Solanch e Davide, 4 anni, sono giunti con un volo da Ginevra-Cointrin per festeggiare tutti insieme. Come sempre, le vacanze a Cuba sono belle: rivedersi, godersi caldo, musica, cibo, spiaggia e sole e, questa volta in più questa festa unica del «Los Quince». Come sempre però giunge anche il momento del congedo. Con un'auto a noleggio la famiglia parte per l'Avana da dove l'indomani tornerà in Svizzera, nel canton Vaud.



Paese che vai... la circolazione stradale di Cuba non ha niente a che vedere con quella in Svizzera.

Famiglia sparpagliata

Le strade sono strette, le buche nell'asfalto comuni, così come tante auto senza specchietto retrovisore. Durante una manovra di sorpasso, la macchina davanti esce improvvisamente dalla sua corsia, invadendo quella a sinistra. La signora L. tenta di schivarla ma finisce contro un muro. Il colpo è tanto forte da spingere il motore nell'abitacolo ferendo tutti, alcuni gravemente. Le cinture di sicurezza di Solanch e del padre Massimo tagliano la pelle penetrando nella regione addominale. Fortunatamente, i genitori hanno portato il seggiolino per Davide, prevenendo così il peggio. Il padre Massimo, strappato da un sonnello domanda «cosa è successo?» poi perde i sensi. La moglie è sporca di sangue. Per prima cosa si volta per guardare i figli seduti dietro. Li sente piangere e lamentarsi. Diverse persone attorniano la macchina, alcune tentano di aprire le portiere. Infine tirano fuori i quattro feriti e li sistemano nelle loro auto. La famiglia viene suddivisa. A Cuba ci si aiuta uno con l'altro, una vera e propria organizzazione di soccorso non esiste.



Mamma Niurka è ricoverata nel policlinico e ritrova i figli. Solanch lamenta forti dolori addominali. Ignorano dov'è stato portato il papà. Si trova in un piccolo ospedale e sente freddo, un brutto segno. Le sue condizioni appaiono gravi, l'ospedale è malattrezzato per cui, con un'autoambulanza trasferiscono il paziente in un ospedale provinciale. I medici si rendono conto che il tempo stringe e preparano la sala operatoria. La cintura di sicurezza ha tagliato un pezzo d'intestino e dei vasi sanguigni. Massimo ha perso tanto sangue. Al risveglio si trova nelle cure intensive. Sul pigiama è stampigliato «straniero». Giorni dopo l'incidente, i medici operano anche il piede fratturato dello «straniero». La figlia che lamenta ferite nella regione addominale, simili a quelle del papà, si trova nel medesimo ospedale ed è stata operata lo stesso giorno del padre. Il piccolo Davide si trova alla clinica pediatrica ma fortunatamente non deve essere sottoposto ad interventi chirurgici. La mamma, per contro, tre giorni dopo l'incidente deve farsi operare per sistemare il braccio destro. Anche lei è nell'ospedale provinciale, ma tutt'e tre, ossia lei,

Nella pensione: Niurka e Massimo L. attendono il tragitto di due ore per raggiungere il jet Rega.





Da principessa a paziente: durante la trasferta in autoambulanza, Solanch è nelle competenti mani del medico Rega, André Keisker.

la figlia e il marito, si trovano in reparti diversi. Quattro giorni dopo l'incidente Niurka rivede per la prima volta il marito...finalmente. Un incontro fra lacrime di sollievo. Due giorni dopo, lei può lasciare l'ospedale per prima.

Problemi di comunicazione e altre preoccupazioni

Ancora dal policlinico la signora L. riesce a contattare la sua famiglia a Cuba. Presto parenti e amici assistono i quattro feriti giorno e notte. Telefonare in Svizzera, per contro risulta essere un problema. Dopo l'incidente, la polizia ha portata via il bagaglio con i documenti che tarda a riconsegnare. Fortunatamente, Niurka L. ha ancora la sua borsetta con il cellulare. «Purtroppo l'ho trovato scarico ed ero senza caricatore. Contrariamente alla Svizzera, a Cuba diventa un problema di difficile soluzione. Senza caricatore e adattatore internazionale non c'era niente da fare», spiega Niurka L. la situazione disperata di allora. Dopo tre giorni, la polizia consegna il cellulare di Massimo L. e alcuni documenti. Ora può informare la sua famiglia a Basilea e l'assicurazione e chiamare la Rega. Il padre di Massimo decide spontaneamente di volare a Cuba per assistere suo figlio e la famiglia. Intanto i chiarimenti si sono avviati a tutti i livelli. Ma la famiglia è tormentata da un dubbio: e se la polizia per motivi d'inchiesta proibisse la partenza della signora L.?

Intanto a Zurigo è in atto lo «scouting»

È sabato e il medico della Rega, dr. André Keisker è in giro con la famiglia. Domani domenica inizierà il suo turno di picchetto. Non ha idea di cosa lo aspetta, tutto è possibile: una giornata tranquilla, ma sempre pronto a decollare, vuoi con l'aeroambulanza o a bordo d'un aereo di linea. Il suo cellulare suona. È la centrale operativa. André Keisker domani dovrà partire per l'Avana. Una famiglia svizzera con due bambini ha subito un incidente della circolazione. Sono tutti feriti, alcuni gravemente. È tutto quanto si sa al momento. I medici Rega della centrale operativa a Zurigo-Kloten mediante i soliti canali hanno tentato di tutto per ottenere più informazioni sanitarie, ma invano. Di qui la decisione di inviare dapprima un medico Rega da solo a Cuba per scoprire dove sono ricoverati madre, padre e i due bambini, quali sono le loro ferite e condizioni, se sono in grado d'affrontare un trasporto aereo e come organizzare

il ritorno in patria. Scouting: così chiamano questo complesso di chiarimenti da fare sul posto, un caso raro e speciale per la Rega.

Ore 07.30, partenza da Zurigo per Parigi, dove il medico Rega André Keisker prende l'aereo per Cuba. Dopo quasi dodici ore atterra all'Avana. Sono le cinque del pomeriggio. La località Sancti Spiritus dove deve recarsi con un taxi, dista quattro ore d'auto. L'autista vuole portare anche la moglie, da prelevare a casa, il che ritarda la partenza. Il dr. Keisker manda un sms al padre Massimo, una telefonata peserebbe sull'autonomia del cellulare. Durante il viaggio in taxi giunge risposta via sms: la moglie Niurka ha lasciato l'ospedale. Aveva le lesioni meno gravi: tagli e ferite al braccio e al piede. In una pensione di Sancti Spiritus attende l'arrivo del medico. Dopo mezzanotte il taxi con André Keisker arriva alla pensione. Oltre a Niurka L. vi si trovano ora anche il suocero, padre di Massimo e il chirurgo che è stato portato lì per informare subito il collega degli interventi eseguiti sugli altri membri della famiglia.

Seduta notturna

Nel cuore della notte, le quattro persone discutono un paio d'ore la situazione attuale. Il dr. Keisker cerca di conoscere al meglio le condizioni dei singoli pazienti. Presto è chiaro che un rimpatrio immediato è piuttosto improbabile. La situazione con i pazienti ricoverati in reparti diversi è troppo complessa. Inoltre, la politica e il sistema sanitario di Cuba sono molto diversi e le condizioni dei pazienti per un trasporto aereo sono incerte. Nel corso della notte il medico comunica alla centrale operativa i risultati dei colloqui. Nel corso di una telefonata di un'ora espone il suo piano. Dato che un jet della Rega si trova nella Repubblica Dominicana per un trasporto medicalizzato, questi potrebbe far scalo a Cuba e prendere a bordo i due pazienti più gravi, il padre Massimo e la figlia Solanch, che approfitterebbero di un trasporto collettivo. Il dr. Keisker intende poi tornare con la madre Niurka e il piccolo Davide a bordo di un aereo di linea. Un piano molto ragionevole ma dall'organizzazione impegnativa.

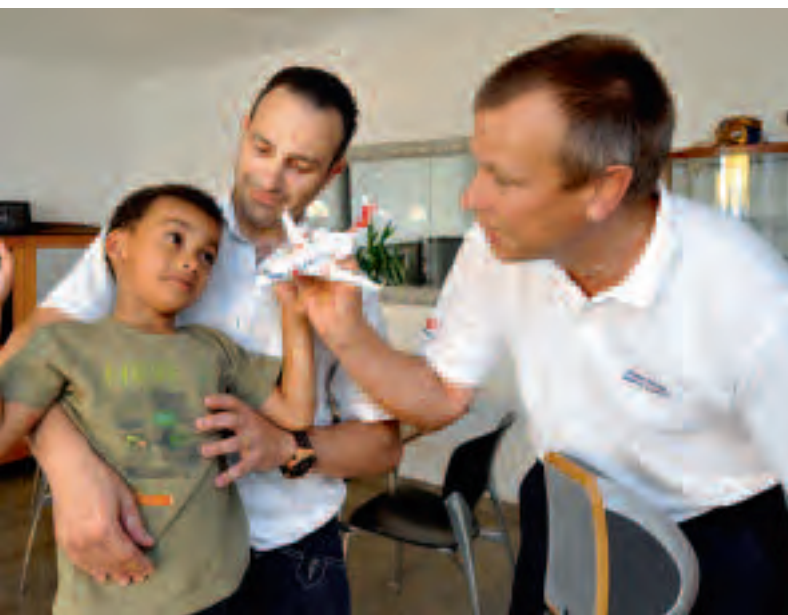
Il dr. Keisker ha dunque incontrato la madre della sfortunata famiglia e per conoscere anche il padre e la figlia si reca all'ospedale provinciale. Le norme severe richiedono un'autorizzazione dell'ufficio immigrazione e l'accompagnamento da parte dell'amministratore della clinica. All'inizio sembra un peso, ma nel corso del

L'intervento

soggiorno a Cuba diventa un aiuto prezioso. Grazie all'amministratore, certe porte ora si aprono più facilmente. Dopo un sonno di appena due ore, André Keisker visita Massimo e Solanch nell'ospedale. Il padre è sveglio e può dare informazioni utili malgrado le ferite di media gravità all'addome e il piede rotto. Le sue condizioni consentono la trasferta fino all'aeroporto e il volo di ritorno. Ora, il medico Rega e l'amministratore cubano si mettono alla ricerca della figlia Solanch. Sanno che si trova nel medesimo nosocomio, ma non dove. In mancanza di uno sportello per informazioni devono arrangiarsi. Quando trovano la ragazza 15^{enne} constatano che ha subito diverse ferite gravi, ossia un politrauma. Le grandi arterie addominali si erano strappate, mettendo in pericolo la sua vita. Malgrado le risorse limitate, i medici dell'ospedale hanno reagito bene, operandola subito dopo il ricovero. Probabilmente le hanno salvato la vita. I medici sono molto disponibili e grazie alla cooperazione, il dr. Keisker constata dopo una visita che la paziente al momento non è ancora in condizioni di affrontare il trasporto perché si scopre che è incrinata anche una vertebra.

Solo nella clinica pediatrica

Resta da visitare il più piccolo della famiglia. Ha quattro anni ed è ricoverato da solo nella clinica pediatrica di Sancti Spiritus. Il medico Rega in compagnia dell'amministratore cubano si reca alla clinica pediatrica. Subito il lunedì l'accompagnatore ottiene il permesso per la visita del piccolo. Davide ha lesioni alla milza e ai reni. La visita sembra far piacere al bambino che corre allegro nel



Visita a sorpresa: mesi dopo l'incidente, il medico della Rega dona a Davide il modellino d'un jet Rega.

corridoio. L'amministratore ottiene che Davide venga dimesso dalla clinica per tornare con loro all'ospedale provinciale. La madre è lì in visita dei suoi ed è felice di poter riabbracciare il suo piccolo. Ora il dr. André Keisker ha il quadro completo: conosce l'intera famiglia, è informato delle ferite di ognuno e ha sperimentato la burocrazia di Cuba. Ad esempio ha saputo che nel caso specifico non si dimette nessuno prima di venerdì e che la figlia al momento non è in condizione d'essere trasportata. Non gli resta da fare o sapere molto altro. Perciò ritorna in Svizzera dove atterra nel pomeriggio di martedì. Dopo due giorni e due notti lo «scouting» è terminato. Ora il medico Rega dr. Keisker informa meticolosamente la centrale operativa. Ancora alcuni chiarimenti per telefono e la pianificazione del volo



Temperatura estiva a Cuba: in Svizzera li attende il freddo dell'inverno.

di ritorno per tutta la famiglia con l'aeroambulanza può iniziare. A Cuba, previo accordo con la centrale operativa si organizza il rilascio dei pazienti e la loro trasferta all'aeroporto. Per accorciare la trasferta di più ore fino all'Avana c'è l'opzione dell'aeroporto costiero di Cienfuegos. Si dimezza così la trasferta terrestre molto impegnativa soprattutto per Solanch.

Ritorno in Svizzera con l'aeroambulanza

Venerdì mattina, a due giorni dal ritorno del medico Rega da Cuba, l'aeroambulanza decolla per l'isola con a bordo il dr. Keisker che ha fatto tutte le ricerche sul posto. Ore più tardi il jet Rega atterra all'aeroporto di Cienfuegos a Cuba. È sera e l'equipaggio è stanco. Prima dell'impegnativo volo di ritorno con quattro pazienti restano poche ore di sonno. Di buon ora il mattino dopo l'equipe medica si reca in auto a Sancti Spiritus. All'ospedale li attende il noto amministratore cubano. Infine, il team della Rega sistema l'intera famiglia in due autoambulanze e insieme tornano all'aeroporto dove li attende l'aeroambulanza Rega per il volo verso casa.

Ariane Güngerich

Estate 2010: la famiglia si è riabituata alla vita di tutti i giorni. L'incidente rimarrà nei loro ricordi per sempre.





Quando vibra l'ago del radiogoniometro

Succede ogni domenica di bel tempo, quando i piloti del tempo libero di piccoli aerei o alianti se la spassano numerosi nei cieli. Allora alla centrale operativa della Rega, che è anche centro di coordinamento per la ricerca di velivoli dati per dispersi o precipitati, arrivano segnalazioni di allarmi d'emergenza. Ogni anno si registrano attorno a 600 chiamate simili, gran parte però sono falsi allarmi. Il centro di coordinamento gestito dalla Rega nel gergo si chiama Rescue Coordination Center (RCC). L'RCC riceve le segnalazioni di allarmi dal centro di coordinamento centrale a Toulouse (Francia). Nel mondo esistono numerosi centri simili che emanano segnali d'emergenza di aeroplani d'ogni tipo alle centrali d'allarme nazionali, secondo il paese dove si trova il velivolo. I segnali d'allarme sono trasmessi via satellite o impianti radio fissi dell'Ufficio federale per la comunicazione su due diverse frequenze.

Nel 2002, la Confederazione ha affidato alla Rega il compito del coordinamento di voli di ricerca e salvataggio (Search and Rescue SAR) che lo svolge in stretta collaborazione con le Forze aeree svizzere.

Superspuma cerca Cessna

Malgrado i numerosi falsi allarmi, i partner devono addestrarsi insieme con esercizi di ricerca e salvataggio per i casi d'incidente reale. Una di queste esercitazioni si è tenuta questa primavera nella Svizzera orientale. Alla centrale operativa della Rega giunge l'allarme della caduta simulata di un piccolo aereo presso Walenstadt. Per prima cosa, la Rega contatta il direttore dell'aeroporto, al quale il velivolo presumibilmente precipitato avrebbe dovuto atterrare. Questo conferma il mancato arrivo dell'aereo alla destinazione prevista. Seguono altre prese di contatto, fra cui anche con l'Ufficio federale per le comunicazioni.

Poco tempo dopo appare chiaro: l'aereo del tipo Cessna è precipitato. Ora si mobilita il partner, le Forze aeree. Il capo interventi del RCC informa l'ufficiale di picchetto affinché l'esercito metta a

disposizione i mezzi d'intervento. Il Controllo dello spazio aereo svizzero Skyguide comunica al Rescue Coordination Center il numero di persone che secondo il piano di volo si trovano a bordo del velivolo caduto. A bordo del Cessna 172 ci sono quattro persone; si deve mettere in conto che la caduta simulata abbia fatto feriti o morti. Prima di poter intervenire con i soccorsi occorre cercare e individuare il luogo della disgrazia, compito affidato all'elicottero militare. Il Superspuma decolla dall'aeroporto militare di Dübendorf per andare in perlustrazione. I piloti militari professionisti della squadriglia di sorveglianza garantiscono il picchetto quotidiano del servizio di ricerca di velivoli dispersi. Si servono di un Superspuma attrezzato appositamente. A bordo ci sono speciali radiogoniometri in grado di captare i segnali d'emergenza di aerei precipitati.

Collaborazione efficiente

All'operazione di ricerca partecipano anche i partner dei paesi vicini Germania e Austria. Passano pochi minuti e l'ago del goniometro altamente sensibile del Superspuma delle Forze aeree svizzere vibra. Il luogo della caduta di un Cessna sotto forma di un aereo fittizio in una zona boschiva è localizzato. La centrale operativa Rega mobilita immediatamente due elicotteri di salvataggio e due autoambulanze. Si è alzato in volo anche l'elicottero dell'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici UIIA e raggiungerà il luogo della disgrazia. L'UIIA rileva le tracce sul posto e indaga sulle cause della caduta.

Il rottame è individuato. In quest'esercitazione, le persone a bordo sono sopravvissute, in parte con gravi ferite. Ora tocca alla Rega coordinare l'assistenza medica ai feriti e il loro trasporto con l'eliambulanza. Le Forze aeree hanno fatto la loro parte facilitando con la localizzazione del luogo il lavoro degli equipaggi di soccorso. La cooperazione di tutti i partner in favore di velivoli in emergenza è un esempio del buon lavoro d'equipe tra Rega e Forze aeree svizzere.

Christian Trottmann



AW Da Vinci, il nuovo arrivato: l'equipaggio dell'elibase Mollis davanti al nuovo elicottero.



Da dicembre, l'AW Da Vinci volerà anche nel canton Glarona

«Rega 12, scalatore ferito al Bockmattli»

Dal maggio 2010, all'elibase Mollis è stazionato un elicottero Rega del tipo Agusta A 109 K2. Da dicembre, sarà il nuovo elicottero di salvataggio AgustaWestland Da Vinci ad operare nel canton Glarona, giusto in tempo per l'alta stagione dei salvataggi invernali.



Parete verticale: recupero d'un paziente al Bockmattli.

Nel 1974, Heli-Linth iniziò ad eseguire voli di salvataggio per conto della Rega. Il suo primo elicottero era un Bell 206 Jet Ranger. Più tardi fu sostituito da un Alouette III, seguito dal Twin Ecureuil. Successivamente, i soccorritori aerei operarono con un MD 902 e, fino a Pasqua di quest'anno, con un Ecureuil B3. La collaborazione tra Rega ed Heli-Linth è stretta, si lavora gomito a gomito. L'elicottero della Rega e quelli da trasporto di proprietà Heli-Linth usano il medesimo hangar, perché la Rega è in subaffitto. Dalla Pentecoste 2010, l'attività del salvataggio aereo ha una propria elibase Rega. La Guardia aerea svizzera di soccorso ha infatti stazionato un'eliambulanza propria con la quale esegue i compiti sanitari con un medico e il paramedico a bordo. Per gli interventi che richiedono la presenza di soccorritori alpini del CAS o di un team di cani da valanga, oppure se si tratta di evacuare una funivia, allora Heli-Linth per incarico della Rega decolla con una delle sue moderne macchine da trasporto. Heli-Linth si occupa inoltre come prima dei trasporti in favore dell'agricoltura alpina.

AW Da Vinci all'elibase Mollis

La maggior parte degli infortuni si registrano durante i mesi invernali. Per questo motivo il nuovo elicottero Rega AgustaWestland Da Vinci è presente alla base Mollis tra inizio dicembre e Pasqua. Due piloti di Heli-Linth hanno fatto la

transizione al Da Vinci e possono volare sia per Rega sia per Heli-Linth. Tre paramedici della Rega completano l'equipaggio. A questi si aggiungono i medici. Il numero degli interventi è condizionato dall'andamento stagionale e dalla meteo. Per questo, Rega 12 d'estate e in autunno è pronto all'intervento durante ogni fine di settimana di bel tempo, una soluzione collaudata durante l'estate 2010.

Primo intervento in montagna da Mollis con elicottero di salvataggio Rega

Domenica di Pentecoste, elibase Mollis. L'allarme giunge alle ore 16.39. Uno scalatore ferito si trova nella parete verticale del «Grosser Bockmattliturm», a quasi 2000 m s/m. Lo scalatore non può muoversi, l'elicottero non può atterrare. Allora, dalla cabina si cala il medico alla fune depositandolo accanto al paziente. Gli presta le prime cure e lo prepara al trasporto. Quindi, l'arganista cala nuovamente la fune e medico e paziente si agganciano e l'elicottero li recupera dalla ripida parete.

Ariane Güngerich



AW Da Vinci Rega 14:
l'equipaggio dell'elibase Zweisimmen è fiero del nuovo elicottero.

Dalla base partner all'elibase Rega con il nuovo elicottero d'alta quota

«Rega 14, pattinatore ferito a Lenk»

Dal dicembre 2009, l'elibase Zweisimmen nell'Oberland bernese occidentale è elibase Rega con un'eliambulanza in proprio. D'inverno, la Rega è in subaffitto da Bohag che rimane un partner importante per la Rega.

26 anni fa ebbe inizio la partnership tra Rega e Bohag. Allora la Berner Oberländer Helikopter AG, questo il nome completo di Bohag, per effettuare voli di soccorso prese a nolo un Alouette III dalla Rega. Quasi 20 anni più tardi, Bohag iniziò a fare gli interventi di salvataggio per conto della Rega, usando uno dei suoi Ecureuil B3. Nel dicembre 2009, la Rega rilevò il servizio e vi stazionò un Agusta A 109 K2. Sempre in subaffitto da Bohag, la partnership e la stretta collaborazione continuano. La Rega dipende infatti dall'appoggio degli elicotteri commerciali Bohag, ad esempio in caso di cadute di valanghe o per il trasporto di soccorritori alpini e materiale di salvataggio.

Rega 14, a Zweisimmen

D'estate e nei mesi autunnali, Rega 14 esegue interventi di salvataggio principalmente per escursionisti, scalatori e ciclisti feriti. La base di montagna come tutte, subisce le oscillazioni stagionali ed è sollecitata molto durante la stagione invernale. Durante i weekend di bel tempo d'estate e da dicembre a Pasqua, Rega 14 è pronta giornalmente all'intervento. Dal dicembre di quest'anno, anche Zweisimmen sarà dotata del nuovo elicottero d'alta quota AgustaWestland Da Vinci. Servirà in prevalenza l'Oberland bernese occidentale, se lo richiede l'elibase di Losanna sconfinerà però anche nella vicina Romandia.

La prima missione di quest'anno

1° gennaio 2010, ore 11.31: l'allarme giunge da uno studio medico a Lenk. Un pattinatore è caduto malamente. La dottoressa del villaggio giunge alla pista di ghiaccio. Le ferite sono brutte, il medico opta per un rapido trasporto aereo. Alle 11.44 atterra l'eliambulanza proveniente da Zweisimmen. Medico di bordo e paramedico prestano le prime cure e sistemano il ferito sulla barella che portano all'elicottero per l'imbarco. 15 minuti dopo l'atterraggio, il pilota decolla e punta sull'ospedale dove lo sfortunato pattinatore sarà ricoverato.

Ariane Güngerich



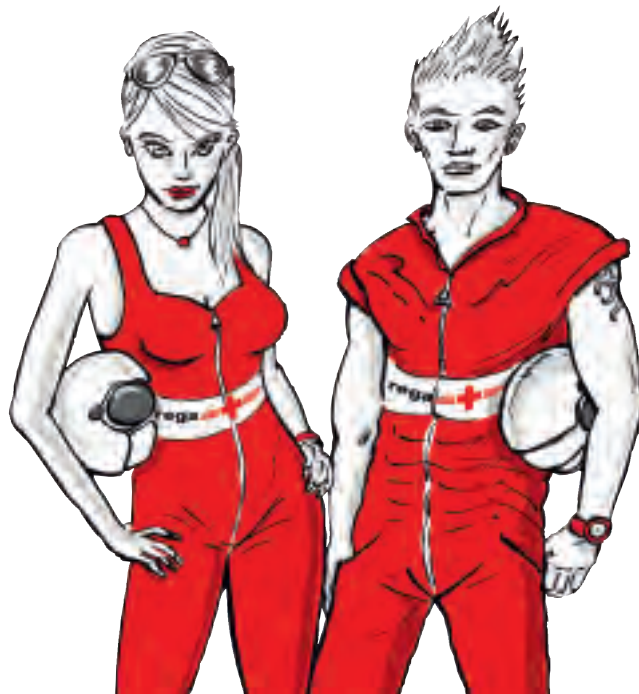
La nuova eliambulanza:
in missione a Zweisimmen
a partire da dicembre 2010.



Rega-Tour 2010: solo due ce la faranno

«C'è voluto del tempo prima che mi rendessi conto di cosa m'aspettava. Un addestramento all'Eiger, un'esperienza mai vissuta prima». Christian Künzli è uno dei due giovani che hanno vinto il Rega-Tour 2010. «Con Rega-Tour 2010 ho potuto realizzare un mio sogno. Per due settimane ho vestito i panni del «reporter volante» sempre pronto, sempre presente al fronte». Tutti i giorni, i servizi più attuali apparivano sul giornale dei pendolari «20 Minuten» e in Internet all'indirizzo www.myrega.ch si poteva vedere i video.

Posare per la foto: i sei aspiranti poco prima del verdetto.



«Coinvolgente, emozionante e al fronte» era il motto di questo progetto Rega per i giovani.

Durante tre settimane, giovani adulti, ragazze e ragazzi tra i 18 e 26 anni, potevano candidarsi per il Rega-Tour 2010. L'idea era di dare a due giovani l'opportunità di conoscere la Rega in un modo inedito. Hanno documentato le esperienze fatte alle diverse elibasi dal loro punto di vista del tutto personale. Lo scopo era di raggiungere i giovani attraverso i media più «in» (Internet, facebook o il portale





video online Youtube), usando il loro linguaggio. Il tutto naturalmente rispettando la protezione della sfera privata dei pazienti. Infine, i candidati dovevano dar prova di avere una buona competenza sociale e la capacità di lavorare in squadra.

160 giovani si sono candidati per il progetto, sei si sono qualificati per il casting durato tre giorni. Redattrici e redattori di «20 Minuten» li giudicavano e valutavano la loro abilità di usare la videocamera. Una giuria di cinque membri, fra cui la tv-star appenzellese Marco Fritsche e la responsabile dei programmi di MTV Networks, Jubaira Bachmann infine ha applicato criteri di scelta severi ma giusti. Hanno superato l'esame il 26^{enne} lucernese Christian Künzli e Claudia Tschudin, 24, di Basilea. «Sulle prime ho stentato a crederci. Solo quando mi hanno dato l'attrezzatura Rega ho cominciato a realizzare che ero la vincitrice di Rega-Tour 2010», dice Claudia Tschudin.

Attrezzati di casco, tuta Rega, scarpe da montagna e radio rice-trasmittente i due giovani, il 21 settembre alle sei di mattina si sono presentati al primo giorno di servizio. Il programma: addestramento con longline insieme all'equipaggio dell'elibase Wilderswil. Uno scalatore non riesce più ad andare avanti nella parete nord dell'Eiger. Si prospetta un salvataggio molto impegnativo e raro. «Dovetti sistemarmi su una sporgenza rocciosa, così da poter riprendere il salvataggio spettacolare da una distanza di 40 m. Naturalmente ero sempre accompagnato e assicurato da un soccorritore alpino del CAS. È stata un'avventura indimenticabile!» afferma Claudia Tschudin.

Sono stati eseguiti filmati e documentati via blog in Internet tre spettacolari esercizi. Un obiettivo dei progettisti era di usare l'evento Rega-Tour 2010 per lanciare in modo ottimale il nuovo sito Internet www.myrega.ch, ideato per i giovani. L'obiettivo è raggiunto, grazie anche allo spazio dedicato al Rega-Tour 2010 da parte del giornale dei pendolari «20 Minuten» che ha attirato l'attenzione di una vasta fascia di giovani.

La Rega con la sua attività si rivolgerà anche in futuro maggiormente a ragazzi e giovani adulti. La Rega considera essenziale andare incontro ai giovani. I giovani hanno interessi particolari, frequentano party e concerti, e nel tempo libero praticano sport estremi: per farla breve, la vita è tutta un'avventura! Spesso però non pensano alla sicurezza. È qui che la Rega vuole intervenire per rendere attenti ai pericoli anche i giovani e sensibilizzarli al lavoro della Rega. Con il loro contributo di sostenitrici e sostenitori anche i giovani aiutano affinché la Rega possa essere sul posto, semmai qualcosa andasse storto.

Christian Trottmann

La giuria: dopo approfondito esame dei lavori hanno scelto i due reporter.



Il regista: il primo giorno di casting, Stefan Klameth spiega ai candidati il lavoro con la videocamera.

Servizi video e farsi sostenitori
per giovani a
www.myrega.ch

Servizio di custodia competente e attento

Lavoratori silenziosi, occhi vigili

Sono tre uomini a curare gli impianti di domotica, delle telecomunicazioni e della sicurezza, e a fare la manutenzione dell'edificio e delle superfici verdi del Rega-Center. Da loro dipende l'apertura e chiusura della barriera d'entrata, la temperatura gradevole negli uffici e persino il funzionamento della macchina del caffè. Sepp Peter spiega le molte mansioni del servizio di custodia della Rega.

Se per un momento non ci fosse nulla da fare, lui per riempire il tempo troverebbe tanti lavoretti da sbrigare. Sepp Peter potrebbe occuparsi dei suoi due motocicli Velosolex, lustrare i suoi Oldtimer, costruire una veranda o forgiare qualcosa in ferro. Non gli mancano né la destrezza né la voglia di fare. «Signor Peter, passi qui da me per favore, fra 15 minuti ho una presentazione e non riesco a far funzionare il beamer», dice qualcuno al telefono. Il 49^{enne} si reca nella sala riunioni, vede il problema e lo risolve. Appena di ritorno nel suo ufficio lo chiamano di nuovo. C'è il fornitore delle bevande alla consegna merci. Ci sono da scaricare e sistemare due palette di bibite. Sepp Peter, da quattro anni al servizio di custodia della Rega è sempre in movimento. Ha tutto sotto controllo e annota le irregolarità da eliminare.

Anche i problemi piccoli vanno risolti

Nell'arco dell'anno ci sono tante cose da pulire, controllare, sistemare ed eliminare, dentro e fuori. Sepp Peter è l'uomo giusto per sbrigare tutte le mansioni, anche perché il servizio di custodia della Rega è più di un semplice servizio di portineria. «Non sono un «normale» custode» dice sorridendo. Di mestiere fabbro, ha in seguito lavorato come meccanico di precisione nel ramo della tecnica medicinale e come costruttore di verande. Gli piace far scintille creando nel suo laboratorio privato rose di rame, oppure trasformando utensili da giardiniere in fantasiose creature, uccelli e altri animali. Davanti a un mucchio di forche, pale, vanghe e rastrelli si risveglia la sua fantasia e lo ispira. Sotto le sue mani il materiale si trasforma in sagome raffinate, tutti pezzi unici.

Sepp Peter inizia la sua giornata lavorativa alla Rega alle ore 06.30. Apre le porte e fa un giro di controllo. Uno sguardo agli impianti di sicurezza e poi via nell'autorimessa sotterranea; seguono il locale di riscaldamento, il decalcificatore dell'acqua, l'impianto di ventilazione, il locale di raffreddamento, tutti impianti complessi che

richiedono tempo e know-how. Le giornate sono cariche di lavoro, sorprese ed emergenze. Il compito speciale di Sepp Peter è occuparsi del parco vetture nel sotterraneo. Seguendo rigorosamente un piano di manutenzione cura le sette auto Rega. Sono da pulire e rifornire, le gomme da cambiare all'occorrenza, tutto nel rispetto delle norme di legge. Infine deve trattare anche con la quarantina di partner esterni coinvolti nella manutenzione del Rega-Center.

«Svolgo il mio lavoro in modo molto indipendente e questo mi piace. Inoltre imparo a conoscere gran parte dei 250 dipendenti della Rega, vuoi per un trasloco d'uffici, vuoi per risolvere questioni tecniche» spiega Sepp Peter.

Dal fumatore al cuoco per passione

Gli piacciono gli elicotteri ed è affascinato dal volo stazionario. Sepp Peter è pilota di modellini d'elicottero e padroneggia l'arte del volo librato. Il modellismo lo ha attirato da quando aveva 25 anni. Al momento però coltiva un altro hobby.

«Da quando ho smesso di fumare ho più tempo e così ho cominciato a cucinare. A volte la cucina di mia moglie è quasi troppo piccola per tutt'e due» ride. Però lei è piena di lode per il suo risotto ai funghi. I due formano una coppia affiatata. In fondo non stupisce che Sepp Peter abbia arredato da sé pure il loro camper. Anche la loro casa è caratterizzata da molte idee e realizzazioni proprie. Oltre ai lavori domestici che la coppia sbriga insieme, li legano altre due cose: il buon umore e l'amore per i gatti. Dall'estate 2010 ne possiedono uno tigrato e una micia tricolore che viziano affettuosamente.

Qual è il motto di Sepp Peter? «Accontentarsi! Non è sempre facile, la vita riserva alti e bassi». Alla Rega apprezzano il lavoro variegato, svolto giorno dopo giorno dal servizio di custodia con piena soddisfazione di tutti. Un lavoro sbrigato dietro le quinte, senza clamore ma efficiente.

Maria Betschart



Tutto sotto controllo: Sepp Peter è più di un «normale» custode.

Missione con volo a vista

La navigazione dell'elicottero Rega

Gli interventi di salvataggio con elicottero avvengono secondo le regole del volo a vista. L'avionica dell'ultima generazione nel cockpit e alla centrale operativa facilitano la navigazione. Questo è particolarmente utile in caso di cattive condizioni meteo, in territorio ostile e durante le missioni notturne.

Luogo dell'incidente



Ricerca con volo a vista

- persona ferita ai piedi del Schwalmis
- braccia alzate a Y (persona con giacca gialla)
- gruppo di tre



Volo a navigazione verso il luogo dell'incidente

- cartina digitale 1 : 50 000
- ostacoli aerei noti (cavi) segnati in rosso



Sicurezza aerea

- spazio aereo raffigurato con zone vietate, vie aeree, zone di controllo ecc.
- via aerea, distanza, tempo rimanente fino all'arrivo sul luogo dell'incidente, indicazione dei venti



Navigazione generale

- il soccorritore aereo immette le coordinate nella cartina digitale

Allarme da parte di alpinisti

al numero d'allarme 1414 o via radio:
«posizione Schwalmis, 2100 m s/m
un ferito ai piedi della roccia.»



Comunicazione radio alla crew

«Infortunio di montagna Schwalmis, 2100 m s/m, gruppo di tre, coordinate 680 360/196 930 ai piedi della parete nord. Un ferito, maschio, ca. 40 anni, frattura aperta di una gamba dopo caduta massi, cosciente, serve operazione con verricello. Collegamento cellulare con l'allarmante possibile (giacca gialla).»



Volo d'approccio all'ospedale

- info riguardante l'eliporto sul video
- cartina digitale, ostacoli segnalati
- foto eliporto dell'ospedale



La centrale operativa sorveglia

- rotta dell'elicottero visibile sul monitor
- comunicazione posizione dall'elicottero via GPS ogni 45 secondi



Più sicurezza sulla neve

Lo sci è lo snowboard figurano fra gli sport preferiti degli svizzeri. Li praticano oltre 2 milioni di persone. L'ufficio per la prevenzione degli infortuni upi ha calcolato che ogni anno, 70 000 appassionati degli sport invernali s'infortunano. Il costo annuale ammonta a 220 milioni di franchi. Nell'articolo a lato un medico della Rega parla delle sue esperienze.



Dr. Renzo Rigotti, medico Rega.

Mettere in pratica le avvertenze

Ai rischi riducibili con il comportamento ragionevole e l'attrezzatura adeguata, si aggiungono però i pericoli della natura. La natura riserva pericoli imprevedibili, ma anche prevedibili. L'Istituto per lo studio della neve e delle valanghe offre consigli e previsioni di **valanghe e lastroni di neve**. Alcune delle più importanti raccomandazioni: attenti ai pendii molto esposti al sole; col grado di pericolo dal **3 (notevole) in su**, rimanere sulle piste controllate o, per chi usa le racchette, sui sentieri segnalati; in caso di condizioni dubbie, evitare le zone più ripide. (www.slf.ch – guida pratica e bollettini valanga da scaricare).



Santa Barbara nel San Gottardo

Il 4 dicembre 2010, giorno di Santa Barbara, la santa patrona dei minatori, quest'anno si celebrerà un traguardo d'interesse mondiale, ossia la caduta del primo diaframma del tunnel ferroviario più lungo del mondo, la galleria di base del San Gottardo, lunga 57km. L'anno 2010 è inoltre stato segnato dall'avvio dei lavori di scavo per la galleria di base del Ceneri.



Si avvicina al luogo d'un infortunio: l'elicottero d'alta quota Da Vinci.

Sport invernali: non solo infortuni, capitano anche infarti

D'inverno in Ticino, le chiamate di soccorso per l'eliambulanza Rega il più delle volte provengono da Cari, Nara, Bosco Gurin, San Bernardino e Spluga. Le ferite più ricorrenti, secondo i medici della Rega sono fratture agli arti e delle spalle, e le lesioni alle ginocchia. Grazie all'uso sempre più diffuso del casco, i traumi alla testa sono in diminuzione, conferma il medico dr. Renzo Rigotti.

Eppure, secondo le statistiche dell'Ufficio di prevenzione degli infortuni (Upi), in Svizzera ogni anno s'infortunano attorno ai 70 000 appassionati degli sport invernali. «Se penso ai miei 21 anni d'interventi Rega sulle piste, ricordo molti traumi cosiddetti «minori» siccome non mettono in pericolo la vita dell'infortunato. Ma se minori sono definiti i traumi, maggiori possono essere le conseguenze» dice il dr. Rigotti. «Basti pensare ad esempio ai postumi di una rottura dei legamenti incrociati del menisco del ginocchio: lo sviluppo di un'artrosi e le limitazioni che ne conseguono, sia a livello lavorativo, sia nelle attività del tempo libero», spiega il medico della Rega.

Ascoltare il proprio corpo

«Sono grato che non mi sia mai capitato di dover intervenire per infortuni mortali accaduti

sulle piste» dice, mentre ricorda esiti fatali da arresto cardiaco a seguito d'infarto al miocardio. «Queste tragedie avevano una storia comune di dolori al torace o all'alto addome, banalizzati malgrado il peggioramento o la mancata risoluzione, e acuitizzati dallo sforzo e l'esposizione al freddo». Il nostro interlocutore è convinto che, se solo questi pazienti avessero dato retta ai preavvisi del loro organismo, rivolgendosi subito ai soccorsi, probabilmente le loro vite avrebbero potuto essere salvate.

Per l'inizio della nuova stagione sciistica, il dr. Renzo Rigotti invita pertanto alla prudenza nelle discese e all'attenzione nei confronti dei segnali che ci manda il corpo e aggiunge: «Non si tratta di cadere nell'ipocondria o di farsi rovinare dall'ansia e dalla paura il piacere di una giornata di sano movimento sulla neve, bensì di prendere sul serio i sintomi d'un eventuale patologia».

Gabriella Broggi

Domanda alla Rega

«Guardando le foto nel Periodico Rega osservo che gli equipaggi durante gli interventi con l'elicottero portano il casco mentre accompagnatori o pazienti sono dotati solo di cuffie. Perché questo? Quali le funzioni di questi caschi? Volare in elicottero è tanto pericoloso da dover mettere il casco?»

Alfred Schudel, Basilea

Caro signor Schudel



La sua osservazione è corretta: i membri d'equipaggio portano il casco, i pazienti ed eventuali accompagnatori invece le cuffie.

Sia i caschi sia le cuffie servono alla comunicazione via radio. Con esse è possibile scambiarsi informazioni malgrado il rumore ambientale. Questo è estremamente importante perché gli equipaggi in volo e sul luogo d'incidente interagiscono in condizioni difficili e di conseguenza le comunicazioni devono essere inequivocabili. Quasi una missione su cinque inoltre ha luogo dopo l'imbrunire. Fila a sbalzo o nuvole di notte sono difficili da distinguere e rappresentano un pericolo costante. In più, per i piloti d'elicottero della Rega i voli d'approccio standard sono una rarità perché il territorio sul quale operano comprende strade, zone alpine e agglomerati densamente popolati. In simili condizioni, come del resto ovunque, la comunicazione precisa e chiara è un elemento importante della riduzione dei rischi. Il casco e le cuffie infine proteggono l'udito dal rumore dell'elicottero.

Ma il casco ha ulteriori funzioni: protegge la testa, specialmente durante le operazioni d'argano oppure su luoghi d'infortunio esposti. La visiera brunita è anabbagliante, quella gialla esalta i contrasti, il che migliora la sicurezza segnata-mente sulla neve. Per i voli notturni si monta sul casco il visore a infrarossi.

Il motivo per il quale pazienti o accompagnatori non hanno il casco è semplice: non è possibile portare appresso tutte le taglie possibili. Un casco per servire al suo scopo deve essere della taglia giusta. Per pazienti e passeggeri le cuffie regolabili facilmente sono più pratici e proteggono ugualmente l'udito. Ecco perché pazienti e accompagnatori voleranno sempre con cuffie e i membri d'equipaggio con il casco.

Con i migliori saluti

Walter Schneibel
pilota d'elicottero Rega



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

REGA RAGAZZI

Le dieci differenze

Riesci a trovare i dieci errori che ha fatto il nostro disegnatore Joggi?



© Illustrazione: Joggi / Peter Jost

Domanda: Il jet della Rega non è volato all'Avana bensì verso un luogo sulla costa, più vicino alla famiglia ferita.

Come si chiama questa località?



Concorso

Nel gennaio 2010, il jet Rega è volato a Cuba per riportare a casa una famiglia intera. Ambedue i figli e i genitori si sono feriti gravemente in un incidente stradale.

Scrivi la risposta su una cartolina postale e spediscila entro il 17 dicembre 2010 a:

Rega «Quiz», CP, 6910 Lugano Servizi Speciali

La Rega sorteggerà fra le risposte esatte dieci vincitrici o vincitori di un orologio da polso Rega. Ci sono due modelli, secondo l'età. Ecco perché oltre al mittente ci serve anche l'età.



Buona fortuna!

Soluzione del no. 74:

L'apparecchio usato nell'eliambulanza e nel jet Rega e che può salvare vite si chiama Life-Box. La risposta B era quella corretta.

Hanno vinto una stazione meteo «Irox»: Martina Beretta, Breganzona; Peggy Cappadonna, Untersiggenthal; Serge Dunand, Ginevra; Jacqueline Ehni, Oftringen; Mathilde Krenger, La Tour de Peilz; Ivo Lamberti, Cadro; Manuel Mooser, Jaun; Bernard Stalder, Granges-Paccot; Hans Vogler, Emmenbrücke; Ueli Zimmermann, Wichtrach

Congratulazioni!



Tutti i protagonisti: Maurice Rota, Kathryn Wyss e Sadia Hug con i due cavalli friborghesi Nadir e Orano (da sinistra).

Calesse si schianta contro un albero

Doveva essere una piacevole gita in calesse ma è finita con un brutto incidente. Nella pittoresca località Barberêche due cavalli imbizzarriti, con tre passeggeri nel calesse, galoppano a 50 chilometri orari e vanno dritto verso un albero. Un caso per la Rega.

È la prima bella giornata primaverile nel pittoresco paesino Petit-Vivy, un tempo che invita a una gita in calesse. Finalmente calesse e cavalli usciranno dalla stalla. Traguando della gita, il vicino boschetto di Barberêche nel canton Friburgo. Al traino ci sono i due cavalli delle Franche Montagnes di quattro e sette anni, Nadir e Orano. Le redini sono in mano alla loro curatrice Kathrin Wyss, accompagnata dalla vicina Sadia Hug e dal gastronomo e amico delle due signore, Maurice Rota. La gita in calesse di quel 18 marzo è per lui una prima. Ma questa gita sarà indimenticabile anche per le due signore.

I tre stanno viaggiando da 45 minuti circa quando su una strada forestale capita l'incidente. Kathrin Wyss guida i cavalli con mano ferma e tranquilla, sempre controllata. Accanto a lei siede Maurice Rota. Sadia Hug si è sistemata nella parte posteriore del calesse cosiddetto da maratona. Il suo compito consiste nello spostare il

baricentro leggermente verso la parte posteriore del calesse. Tutti e tre conoscono bene i cavalli e cavalcano regolarmente i loro animali propri. Improvvisamente tutto cambia: di scatto, Orano il cavallo più anziano parte al galoppo e il suo compagno quadrupede Nadir lo imita immediatamente. «Impossibile tenere due animali imbizzarriti che sommano un peso di 1200 chilogrammi» dice Sadia Hug. La curatrice di cavalli Kathrin tenta con tutte le forze di calmare i due cavalli in fuga e indurli a ritornare al trotto. Non le riesce. Il calesse dal peso di 350 chili con a bordo i tre passeggeri sfreccia a 50 km orari in direzione del bosco. «Hohoho», gridano invano Kathrin e Maurice. I cavalli non reagiscono, i freni idraulici non sono sufficienti per bloccare la folle corsa. Sadia di riflesso cerca di afferrare le redini per aiutare Kathrin. Ma anche questo tentativo fallisce. Sadia si alza in piedi proprio prima di una cunetta e viene sbalzata dalla carrozza. Ferita e sotto shock rimane distesa sul suolo pietroso.

Prima:
Maurice, in compagnia di
Kathrin e Sadia si stava godendo
la sua prima gita in calesse.



Dopo pochi secondi sente un tonfo. Sotto gli occhi di Sadia i cavalli corrono dritti dritti verso un albero. Si fermano, uno a destra l'altro a sinistra del tronco, con al centro il calesse.

Dopo il tonfo c'è silenzio, un silenzio tomba. Sadia Hug si tira in piedi e zoppica verso l'albero, temendo il peggio. Ma i suoi amici Kathrine e Maurice sono vivi! «Kathrin aveva avuto la peggio. Il suo viso era una maschera di sangue. Certo avrebbe potuto finire anche molto peggio se questo tronco avesse avuto rami aguzzi nella parte inferiore», constata Sadia Hug. Immediatamente allarma i soccorritori locali, la polizia cantonale e più tardi la Rega. La centrale operativa mobilita l'equipaggio dell'elibase Berna-Belp. A pochi minuti dalla chiamata di soccorso atterra l'elicottero di salvataggio accanto al luogo dell'incidente a Barberêche. Il bilancio: la conducente Kathrin lamenta svariate fratture facciali e agli arti. Sadia ha un serio trauma alla spalla, mentre Maurice alla sua prima gita in calesse se l'è cavata con ferite leggere. Kathrin, la ferita grave riceve le prime cure dal medico Rega giunto con l'eliambulanza che la trasporterà velocemente all'Inselspital di Berna.

Sono ormai passati sei mesi da quel brutto incidente di calesse. Tutti e tre i protagonisti si sono ripresi dallo spavento e sono guariti completamente. Sono tornati tutti a cavalcare e la prossima gita in calesse, questa volta in tutta calma, è in programma per la prossima primavera.

Christian Trottmann



Danno totale:
il calesse distrutto dopo
lo schianto.



Ferita grave:
Kathrin Wyss, conducente del
calesse, gravemente ferita,
all'imbarco nell'eliambulanza Rega.

Sicurezza sulle piste di slitta



Partire e divertirsi senza tante storie e costose attrezzature: è questo che rende popolare la discesa in slitta. Purtroppo proprio la semplicità dello sport porta spesso a sottovalutare i rischi. Per arrivare al traguardo sani e salvi occorre rispettare alcune elementari regole di sicurezza.

Negli ultimi anni l'offerta delle piste riservate alle slitte in Svizzera è stata sensibilmente ampliata e i gestori si rallegrano del crescente interesse: slittare è trendy. Questo purtroppo si vede anche dalle statistiche degli infortuni. Sono quasi 10 000 gli infortuni che si verificano ogni anno in Svizzera. La velocità che può raggiungere uno slittino e la perizia che ci vuole per guidarlo sono spesso sottovalutate. Non basta sedersi semplicemente a cavallo d'una slitta Davos, Rodel, Bob o Skibock, e partire. Bisogna anche sapere come frenare e imparare e praticare adeguatamente la tecnica. Prima ancora di sedersi su una slitta occorre adottare qualche misura di sicurezza: scegliere pendii e piste prive di ostacoli possibili, quali automobili, muri, recinti o pedoni e sciatori. L'ideale è optare per strade e sentieri segnalati come piste per slitte. Una buona pianificazione garantisce una migliore sicurezza. Molti centri di sport invernali offrono buoni tracciati per slitte, spesso con un impianto di risalita e tracciati illuminati di notte.

Niente alcol per chi slitta

A proposito di slittate notturne: è un'attività che gode di grande popolarità. Spesso conclude in allegria una serata di fondue. Accompagnata ovviamente con qualche bicchiere di bianco e magari anche uno o più bicchierini di kirsch. Nel consumo di alcol è però insito un alto grado di pericolosità. La capacità reattiva e di concentrazione diminuisce, mentre cresce l'accettazione dei rischi. Una combinazione che può avere conseguenze dolorose, anche di giorno. Perciò: in nessun caso si deve consumare alcol durante e prima di una slittata. E dopo la slittata soltanto se non si intende guidare ancora l'auto. Per le slittate notturne vale inoltre il consiglio di scegliere piste e sentieri illuminati e una velocità alla quale fermarsi è possibile in ogni momento.

Consigli per una corsa sicura

Slittare è uno sport semplice che richiede relativamente pochi preparativi. Eppure, per prevenire infortuni ci sono alcune misure di sicurezza da rispettare:

- casco per sport invernali, indossare abbigliamento e scarpe adeguati
- slittare solo su sentieri o piste marcate e privi di ostacoli
- adeguare comportamento e velocità all'abilità e alle condizioni ambientali
- slittare solo seduti, mai sdraiati bocconi
- mai legare le slitte a mo' di treno

Questi sono solo alcuni consigli di sicurezza. Ulteriori informazioni si trovano nei volantini da scaricare dal sito web dell'upi.

*Giannina Bianchi, consulente sport
upi- Ufficio per la prevenzione degli infortuni*

Testimonianze di un contemporaneo

50 anni fa il primo rimpatrio Rega

Attualmente, la Rega con le sue aeroambulanze riporta in patria ogni anno oltre 700 pazienti sparsi in tutto il mondo. 50 anni fa tutto era diverso: nel 1960 infatti, per la prima volta con un aereo fu rimpatriato un paziente ammalatosi all'estero, e fu una sensazione. Walter Odermatt rievoca per noi quest'epoca pionieristica.

«Fu un grande onore lavorare per la Guardia aerea svizzera di soccorso e questo onore fu la ricompensa perché io svolsi l'attività nel mio tempo libero, un mio hobby, per così dire» dice Walter Odermatt, uno dei pionieri, oggi 83^{enne}. «Eravamo orgogliosi e svolgevamo i compiti spesso impegnativi e pericolosi animati da un grande idealismo». Odermatt, istruttore delle truppe sanitarie dell'esercito, già presente alla costituzione della Guardia aerea svizzera di soccorso nel 1952, fu fedele collaboratore fino al suo pensionamento. Aiutare feriti e pazienti fu la sua vocazione in tutti quegli anni.

La Guardia aerea svizzera di soccorso Rega era ancora giovane quando per la prima volta con un aereo riportò a casa un paziente ammalatosi all'estero. Correva l'anno 1960 quando la Rega eseguì il primo rimpatrio, dalla Francia a Zurigo. A bordo ci fu il pioniere della Rega e capo interventi Fritz Bühler in persona. Accompagnò su questo volo storico il pilota Böhm e il soccorritore aereo Stucki.

Fritz Bühler, direttore della Guardia aerea svizzera di soccorso dal 1960, cercò il contatto con imprenditori e uomini d'affari, convincendoli di sostenerlo con i loro aerei aziendali. Fu così che il banchiere Peter Bär mise a disposizione il suo aereo. Il primo velivolo che eseguì regolarmente voli di rimpatrio fu un Piaggio P 166, di proprietà del dr. Armin Meyer, editore dell'allora rivista femminile «Meyer's Modeblatt». Tra il 1961 e il 1964, il dr. Armin Meyer pilotò il Piaggio P 166 trasformato in aeroambulanza della Guardia aerea svizzera di soccorso in occasione di varie missioni internazionali.

Durante i primi voli all'estero si trovò a bordo anche Walter Odermatt. Il suo primo volo lo portò a Francoforte. L'equipaggio imbarcò un paziente sofferente di gravi disfunzioni cardiache. Il soccorritore aereo Odermatt, oltre alla misurazione della pressione arteriosa e alla somministrazione di farmaci via flebo si occupò pure delle formalità doganali e organizzò il trasporto del paziente fino all'aereo. Sovente si vide confrontato con delle difficoltà. Un esempio: durante una missione all'epoca della Guerra fredda in Polonia, dietro la cortina di ferro, le autorità di Varsavia s'insospettirono a causa del suo titolo «istruttore militare», ritenendolo una possibile spia. Tempi passati! Oggi, Walter Odermatt tiene ancora i contatti con i 30 pionieri di allora che si incontrano tutt'ora regolarmente.

Ariane Güngerich



Il pioniere Walter Odermatt vicino all'aeroambulanza Rega di oggi: i tempi sono cambiati.

Piaggio 166:
La prima aeroambulanza regolarmente in missione per la Rega.



Sostenitori per la vita e oltre, una nuova prestazione

«L'aiuto dal cielo – come aiutare dopo la dipartita». Una guida per far testamento.



In Svizzera, la Guardia aerea svizzera di soccorso Rega svolge un compito statale. È pronta 24 ore su 24 ad offrire il soccorso aereo medicalizzato a chi ne ha bisogno. Non percependo sussidi statali, la Rega dipende dalla solidarietà di sostenitori e sostenitori. Sin dagli inizi nel 1952, per la Rega lasciti e legati significano molto. Capita regolarmente che la Rega sia destinataria di lasciti. Indipendentemente dall'importo, ogni sostegno di questa natura è una grossa dimostrazione di

fiducia nei confronti della nostra istituzione. Molte persone desiderano fare del bene non solo nella vita, ma anche oltre, con un testamento. Un testamento fa chiarezza. Ai superstiti dà la certezza di agire nello spirito del defunto ed è garante affinché le ultime volontà siano rispettate. La Rega riceve spesso domande su come procedere e come menzionare la Rega nel proprio testamento. Nella nuova guida per far testamento «L'aiuto dal cielo – come aiutare dopo la dipartita»

si trovano delle risposte. Desiderate informazioni approfondite? La signora Antonella Cadonau risponde volentieri personalmente.

Antonella Cadonau
Eredità e legati
Telefono +41 44 654 33 06
E-mail: antonella.cadonau@rega.ch
www.successioni.rega.ch





Resa più difficile dal nevischio: un'operazione d'organo invernale.

La scuola di volo Rega

Obiettivo: garantire perizia professionale e sicurezza di volo

Le condizioni meteo, in genere favorevoli nei mesi autunnali e invernali fanno dell'elibase in Ticino uno dei luoghi ideali per la scuola di volo Rega e i cosiddetti check o corsi di formazione continua per gli equipaggi d'elicottero. L'arrivo del nuovo elicottero da Vinci ha richiesto un complesso lavoro di transizione, svoltosi in parte anche all'elibase Rega di Interlaken. L'istruttore e lead pilot AW Da Vinci Mario Agustoni dell'elibase Ticino spiega le varie fasi.

Un interessante e intenso lavoro

Nel corso degli anni 2009–2010, la Rega ha introdotto il nuovo elicottero Da Vinci sulle elibasi di montagna. Questa introduzione ha generato per la scuola di volo Rega un lavoro non indifferente. Un totale di circa 30 piloti, 30 soccorritori, 70 medici e 70 specialisti del soccorso alpino del SAS hanno beneficiato della transizione al nuovo modello che ha coinvolto pure tutto l'apparato della Maintenance.

Abbiamo suddiviso la transizione in corsi tecnici e corsi operativi. Nel primo corso i piloti e i meccanici hanno appreso le nozioni tecniche e la gestione dei sistemi. Il secondo corso era dedicato alla parte operativa, durata un mese per ogni elibase, dove gli equipaggi

hanno potuto operare nel proprio territorio, simulando di giorno e di notte procedure operative e familiarizzando con il nuovo elicottero. A fianco dell'interessante lavoro interpersonale con le sette basi Rega e le basi partner, si è reso necessario l'enorme lavoro di stesura documenti: tutti i manuali d'istruzione, di procedura e di emergenze sono stati riscritti o adattati ai nuovi sistemi.

Aumentare performance e standard di sicurezza

Il lavoro d'istruzione ha permesso alla scuola e agli istruttori di fermarsi alle varie basi operative per un periodo prolungato. Tornando per così dire sui «banchi di scuola», le crew delle basi operative hanno beneficiato di allenamento e istruzione. In più, questi due anni intensivi hanno permesso alla scuola di volo Rega di allineare le procedure, verificare gli standard e apportare i correttivi necessari dove era il caso, consentendo un rapporto diretto con gli equipaggi. Al centro dell'attenzione abbiamo posto la collaborazione tra i vari membri d'equipaggio, individuata come elemento fondamentale per aumentare la performance e gli standard di sicurezza. Il livello d'istruzione già alto e le conoscenze di ogni membro d'equipaggio aumentano ulteriormente se si riesce a far interagire in maniera fluida tutti gli elementi, ed è proprio su questo principio che gli istruttori hanno basato l'introduzione del nuovo elicottero AgustaWestland Da Vinci.

A livello personale, ho potuto arricchire in maniera considerevole il bagaglio di esperienze e i contatti personali con gli equipaggi Rega sparsi per tutta la Svizzera. Un'interessante e variata esperienza di cui beneficia anche il lavoro operativo sulla base.

Mario Agustoni

Volare, volare, volare...

A chi non piace volare? Con la fantasia, nei sogni, volare via dalla realtà, fantasticare, oppure semplicemente prendere un volo verso una destinazione a noi sconosciuta...per scoprire un mondo nuovo, una cultura differente dalla nostra, e magari arricchirsi grazie all'interazione con gli altri...

Essendo una persona curiosa (dicono che la curiosità sia femmina) mi piace viaggiare molto. Appena posso prendo l'aereo e mi lascio trasportare in un'altra città...assetata dalla voglia di conoscere, vedere, imparare. Credo che una delle cose più belle della vita sia poter viaggiare... volare. Eh sì dico volare perché negli ultimi anni della mia vita non so più quanti aerei ho preso...so solo in quante città sono atterrata, quanti posti magnifici ho potuto visitare, in quanti oceani ho potuto fare il bagno, quante sabbie diverse hanno toccato i miei piedi... e quante montagne ho sorvolato con un aereo.

La prima volta che ho preso l'aereo...avevo 16 anni, destinazione Palermo Sicilia. Mi ricordo di essere stata un pochino tesa, ma nello stesso momento di essere affascinata dall'aereo... lasciarmi trasportare tra le nuvole, volare. Da lì sono continuati i miei viaggi e di aerei posso dire di averne preso molti, ma non troppi. Il mio primo viaggio da sola è stato prendere il volo per il Sudafrica, Capetown. Un'altra esperienza da ricordare...12 ore di volo da sola...per non pensarci immaginavo questo continente a me sconosciuto e fantasticavo su come avrei trascorso i miei giorni in questa città a dir poco stupenda.

Tra i tanti viaggi fatti all'estero (negli ultimi 4 anni ho preso un aereo al mese) uno mi è rimasto nel cuore. Sicuramente mi sono innamorata degli USA. Ho trascorso un mese nel 2008 viaggiando dalla costa al deserto, tra i Canyon e le montagne, attraversando i parchi nazionali...insomma una buona parte della mitica West Coast. Sulla Highway 1 da San Francisco fino a scendere a San Diego...incontrando Monterey e Carmel sulla East 17 Drive...una vista sbalorditiva sull'oceano, rientrando poi nel deserto e arrivando in un'oasi di pace come Palm Springs. Voglia poi di arte? Ho proseguito la strada verso Phoenix e Scottsdale, visitando le Art gallery nella Mainstreet...e poi via di nuovo. Nostalgia della natura quindi direzione Grand Canyon...che esperienza. Mi trovo di fronte ad una delle sette meraviglie del mondo e resto ad ammirare a bocca aperta...mi emoziono davanti a tanta bellezza e cerco di immaginare come la natura si sviluppa, quello che il Colorado River ha fatto negli anni...non mi basta. Voglio di nuovo volare...così prendo un elicottero (Les Papillons Helicopter Agency) e decido di

vedere anche dall'alto questa meraviglia...voglio volare con la mente e con la fantasia.

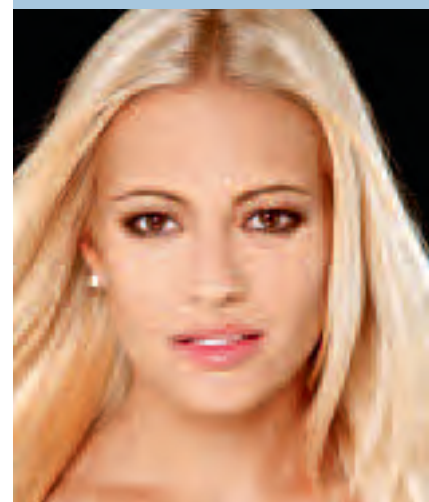
Lascio alle mie spalle il Grand Canyon, continuando il tragitto verso il Bryce Canyon, un'altra meraviglia dall'aspetto umano.

La naturalezza del luogo mi dà la carica per proseguire il mio viaggio verso Las Vegas. Una città colorata, illuminata, artefatta nel deserto. Arrivo di giorno e non mi attrae, perciò prendo un hotel e mi riposo. La notte però... un'altra faccenda. Eh sì un gioco di luci, colori, shows, personaggi strani, roulette...welcome to the fabulous Las Vegas. Dopo essermi divertita in questa città riparto. Prossima tappa la Death Valley. Fa un caldo terribile, mi fermo in un bar per rinfrescarmi e la cameriera sentendo che mi dirigo là, mi dice: «Be careful, there it is very hot». Arrivata allo Zabrinsky Point...il calore aumenta, sono 55 Gradi Celsius...meglio andare all'hotel, il Furnace Creek Ranch, dove passo la notte. Un'esperienza a dir poco unica.

Proseguo poi verso Yosemite National Park, fa un caldo terribile sulla strada. Arrivo al Tioga Pass, entro nel parco nazionale. La temperatura cambia...la natura cambia, la vegetazione è diversa. Certo dopo aver guidato per tre giorni nel deserto ora mi sembra di essere in Svizzera...gli alberi, i pini, i laghetti, e...la neve...eh sì una sorta di piccola Svizzera. Mi sento a mio agio.

Continuo poi in direzione di Los Angeles e dopo tanta natura ho voglia ora di vivere la città. Quindi obbligatorio un giro ad Hollywood, come pure sulla Rodeo Drive a Beverly Hills dove ammiro le vetrine. Un'ultima tappa sulla Olvera Street, una sorta di visita nella vita messicana...e poi ritorno a casa. Sì la nostalgia che il viaggio è terminato si fa sentire. Porterò con me però il ricordo di questo viaggio stupendo e la voglia di volare ancora una volta con la mente e con il corpo negli USA.

Nel 2009 ho fatto la Route 66 e le Hawaii... Che esperienza gli USA...e che esperienza volare...i miei viaggi continuano e di certo a volte quando prendo l'aereo sono un po' tesa...quante tragedie si sentono. Ma poi fantastico su come sarà il prossimo luogo che andrò a visitare... la gente che conoscerò...la cultura con cui mi confronterò...e quell'ansia passa e si trasforma in curiosità. A parte le raccomandazioni della mamma e della nonna...fai attenzione mi raccomando...e se ti senti male torna in Svizzera. Ricorda che la Rega viene a prenderti anche in mezzo al deserto. Eh sì...sono curiosa di viaggiare, di scoprire mondi, persone e modi di vita nuovi, ma sono sempre legata alle mie origini.



Christa Rigozzi
Miss Svizzera 2006

Uno sguardo al passato per la 75^{ma} edizione del Periodico dei sostenitori Rega

Buon compleanno 1414!

Il 27 aprile 1977 apparve per la prima volta il «Giornale d'informazione» della Rega. «Con ciò diamo seguito a un desiderio di molti sostenitori» recitò allora l'editoriale dell'uomo forte della Guardia aerea svizzera di soccorso GASS, Fritz Bühler. Oggi, dopo 75 edizioni del Periodico è tempo di uno sguardo al passato e di festeggiare il compleanno.



Lo prova il passaporto: Petra è nata il 27 ottobre 1978 in Spagna.

Madre e figlia: Margrith e Petra Scheiwiller ricordano i tempi passati.

Una storia speciale: Già allora, la Rega nel suo giornale riferiva di missioni speciali in patria e all'estero.

L'obiettivo del «Giornale d'informazione» fu quello di presentare la vita quotidiana della Rega in modo trasparente e amichevole per conquistare ulteriori sostenitrici e sostenitori. Negli anni '80 la tiratura del giornale superava già il milione di copie. Dieter Ryffel, allora membro della redazione e capo della comunicazione disse con orgoglio: «Anche se il paragone non regge tanto, ma ora «Il Brückenbauer» e noi siamo i giornali con la tiratura più alta della Svizzera».

Il «Giornale d'informazione» senza inserzioni pubblicitarie apparve quattro volte l'anno e l'aspetto grafico ricordava quello dei quotidiani. «Con la stampa su carta giornale volevamo

sottolineare l'attualità del contenuto», rammenta Dieter Ryffel. Più tardi, alla fine degli anni ottanta il formato si riduceva e, negli anni '90 venne adottato l'odierno formato tabloid.

La figlia «persa»

«Due mesi prima del previsto, alle Canarie venne al mondo la piccola Petra», leggiamo nella edizione numero 5 del 12 marzo 1979. Oggi, 31 anni più tardi incontriamo Petra Scheiwiller nella casa dei genitori a Neu St. Johann nel Toggenburg. La sua mamma, Margrith Scheiwiller, allora al settimo mese di gravidanza, ricorda: «Durante



Cronologia del periodico dei sostenitori

Il 27 aprile 1977 apparve per la prima volta la «Informationszeitung» della Rega. Allora le sostenitrici e i sostenitori leggevano le notizie ufficiali della Rega su carta giornale. Poi la pubblicazione si fece più piccola e comoda: era il cambio al formato rivista, cui seguì il formato tabloid come lo conosciamo oggi.



una passeggiata con mio marito sulla spiaggia mi accorsi improvvisamente che qualcosa stava per succedere». D'urgenza un'autoambulanza trasportò la puerpera in una clinica a Las Palmas. Dopo soli 10 minuti, «la piccola Petra» venne alla luce. Era il 27 ottobre 1978, alle ore due di mattino.

È qui che iniziano i problemi. «Mi trovai in una camera con sei altre donne. Il supporto della flebo era completamente arrugginito. Un quadro che non dimenticherò mai» dice oggi ridendo mamma Margrith. Dopo tre giorni è dimessa dalla clinica e insieme con il marito va ad annunciare la nascita di Petra al consolato. Pochi giorni più tardi, i genitori di Petra ritornano in Svizzera con un volo charter della Balair. Allora erano giovani imprenditori e il lavoro stava aspettando. La neonata prematura rimase nell'ospedale in Spagna. Dopo accurati chiarimenti e grazie all'aiuto della Rega, due settimane più tardi la «piccola Petra» in incubatrice tornò in Svizzera con un aereo di linea. Era accompagnata da un'equipe medica Rega e, ovviamente, da un membro della redazione del giornale.

Il Periodico oggi

Ancora oggi, il team redazionale del periodico dei sostenitori 1414 sceglie storie emozionanti e interessanti. Due volte l'anno raccontiamo in modo equilibrato e trasparente quel che succede al fronte e dietro le quinte della Rega, all'interno e all'estero. Lo scopo rimane quello di informare le sostenitrici e i sostenitori sull'attività della Rega in favore di persone in situazioni d'emergenza.

Christian Trottmann



Edizione no. 1
27 aprile 1977



Edizione no. 18
1 luglio 1983



Edizione no. 34
giugno 1990



Edizione no. 42
maggio 1994



Edizione no. 60
giugno 2003



Edizione no. 64
giugno 2005

Diventa sostenitore.

www.myrega.ch

La pagina dei giovani.



Centro sostenitori

La tessera di sostenitore si racconta

Quando avrete fra le mani l'edizione di novembre del Periodico 1414, a Lucerna nella tipografia del nostro partner Bächler-Sidler SA le rotative girano per la stampa delle lettere ai sostenitori 2011. Presto inizierà anche il viaggio per le rispettive tessere. Come si sa, chi torna da un viaggio ha molto da raccontare. Sentiamo cos'ha da dirci una tessera scelta a caso.

«Una gelida mattina di gennaio, dopo un lungo viaggio iniziato nel novembre scorso, mi trovo in una bella bucalettere a 6644 Orselina. Portata via dal calduccio dell'ufficio postale, ora batto i denti in una cassetta delle lettere metallica e aspetto il mio destinatario. Non ci voleva questo freddo, dopo che ne ho già passate tante! Ma lo sapevate che la mia produzione richiede svariati processi lavorativi? Quando stampano il vostro nome su di me, scorro da un rotolo di carta ad una velocità di 50 metri al minuto. Poi mi tocca fare una gran sudata perché il formulario della fattura sulla quale mi hanno stampato si riscalda fino a raggiungere i 200 gradi centigradi. Perciò devo sopportare grandi sbalzi di temperatura. Alla fine m'aspettano nella sartoria Haute couture dove m'incollano addosso il vestito fatto di uno strato di plastica affinché mi possiate conservare senza sgualcirmi. Dopo tutto questo stampare, tagliare e piegare, in un attimo mi ritrovo dentro una busta. Così imballata sento un gran peso perché mi trovo in mezzo a 1,5 milioni di plichi, impilati in attesa d'essere spediti. Considerati tutti questi supplizi, la cassetta gelida sembra addirittura un posto accogliente. Ora mi preguo una casa calda e non vedo l'ora che mi salutino due occhi gioiosi. Sono contenta di appartenere presto a voi e mi riempie d'or-

goglio il pensiero che grazie al mio arrivo, con il vostro contributo voi sostenete la Rega anche nel 2011».

*Con i migliori saluti
la vostra tessera Rega*

Piccolo vademecum per la tessera Rega

- L'anno 2011 sulla tessera indica l'anno di spedizione. Il tesseramento si rinnova di un anno soltanto a versamento del contributo effettuato.
- Per ogni affiliazione viene emessa una sola tessera, anche per famiglia, valida per i genitori con i figli fino all'età di 18.
- Non è necessario portare su di sé la tessera durante un viaggio (al momento d'un intervento non si chiede d'esibire la tessera). L'aiuto in caso d'emergenza ha la precedenza su tutto. La questione dei costi sarà affrontata in un secondo tempo.
- Mutazioni e cambiamenti concernenti il tesseramento sono da comunicare via www.rega.ch oppure telefonicamente al numero 0844 834 844. Siamo grati se non ci rispedito la tessera o la polizza di versamento. Ci aiuterete a ridurre i costi.
- Vogliate segnalare tessere mancanti o errate via www.info.rega.ch oppure per telefono al numero 0844 834 844.

*René Fritschi
Responsabile del
Centro sostenitori*



Come contattare la Rega

Numero d'allarme in Svizzera
1414

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

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

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

Centrale telefonica
044 654 33 11

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

Abbonatevi al Newsletter Rega online
www.airmail.rega.ch