

Orizzonti I jet Rega nel corso del tempo Il nuovo jet ambulanza riunisce 60 anni d'esperienza nell'attività di rimpatrio. Uno sguardo agli albori degli interventi all'estero. **14**

Incontri Ustioni gravi dopo una scossa elettrica Quando l'equipaggio della base di Wilderswil lo trasporta in un centro grandi ustionati, il paziente presenta bruciature su buona parte il corpo. **24**



Accoglienza festosa all'aeroporto di Zurigo

Con un getto d'acqua ad arco, in aprile la Rega ha dato il benvenuto al primo dei suoi tre nuovi jet ambulanza. Un team di progettisti ha lavorato quattro anni per ottimizzare gli arredi e l'equipaggiamento medico del Challenger 650, fino a quando è stato pronto per volare. **8**



Esercitazione con l'argano a Oberriet (SG): affinché in caso d'emergenza l'intervento comune dell'equipaggio Rega e dei soccorritori specialisti del Club Alpino Svizzero CAS funzioni alla perfezione, ogni azione va esercitata.

«Nella sostanza, la Rega è rimasta la stessa»

Karin Hörhager
direttrice



Cara lettrice, caro lettore

Durante le ricerche per la preparazione di questo numero del Magazine ho avuto l'opportunità di consultare l'archivio di un medico in pensione, che ha lavorato per la Rega per oltre 25 anni. Rovistare tra le vecchie foto è stato bellissimo. Guardare le acconciature e le uniformi degli equipaggi mi ha fatto sorridere. È stato

emozionante anche vedere come gli equipaggi Rega lavorassero allora e, rispetto ad oggi, con quali semplici mezzi e possibilità abbiano prestato aiuto ai loro pazienti.

Negli ultimi decenni sono cambiate molte cose. Nella sostanza però la Rega è rimasta la stessa: allora come oggi cerchiamo di utilizzare i mezzi tecnologici a disposizione in modo tale da ottenere il massimo per i nostri pazienti.

Ma scopritelo voi stessi: da pagina 8 vi accompagniamo in un viaggio nel passato, nel presente e nel futuro dei nostri quasi 60 anni di rimpatri. I collaboratori del team di progettisti della Rega raccontano dell'impegno e della passione con cui hanno lavorato negli ultimi quattro anni su innumerevoli dettagli del nuovo jet ambulanza, quali sono stati i costanti miglioramenti apportati e le innovazioni sviluppate e in che modo il loro lavoro andrà a beneficio dei nostri pazienti.

In questo numero vi proponiamo anche il racconto di un intervento per soccorrere un paziente gravemente ustionato, vi facciamo visitare l'interno di un'elibase Rega e vi spieghiamo in cosa consiste il lavoro di un capo base.

Vi auguro una buona lettura e un'estate baciata dal sole!



8

Il benvenuto sotto il getto d'acqua ad arco



14

Retrospectiva dei jet Rega



18

Uno sguardo a una base operativa



24

Al centro grandi ustionati dopo una scossa elettrica

Magazine della Rega 1414 | n° 90, maggio 2018 | Appare due volte all'anno | Tiratura totale 1,8 mio.

Editrice

Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto
www.rega.ch
Conto postale 80-637-5

Consiglio di fondazione

Ulrich Graf*, presidente, Bäch | Christian Kern*, Prof. Dr. med., vicepresidente, Ginevra | Michael Hobmeier*, Bäch | Patrizia Pesenti*, Zollikon | Gabi Huber*, Dr. iur., Altdorf | Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis |

Andreas Berger, Dr. med., Greppen | Heidi Hanselmann, Walenstadt | Thomas P. Emmerich, Riehen | Marco Maggiorini, Prof. Dr. med., Schindellegi | Adrian Amstutz, Sigriswil | Josef Meier, Wettingen | Gerold Biner, Zermatt | Thomas Holderegger, Waldstatt | Franz Stämpfli, Innertkirchen | (* = membro del comitato)

Direzione

Ernst Kohler, CEO/presidente | Roland Albrecht, Dr. med., primario | Andreas Lüthi, capo finanze | Sascha Hardegger, operazioni elicottero | Karin Hörhager, comunicazione e sostenitori | Heinz Leibundgut, procedure e istruzione elicottero | Urs Nagel, operazioni jet

Redazione

Karin Hörhager, direttrice | Ariane Lendenmann, capo redattrice | Maria Betschart | Philipp Keller, responsabile illustrazione | Wanda Pfeifer | Adrian Schindler | Harald Schreiber

Collaborazione

Alda Viviani, Bellinzona | Federica Mauri (Versione italiana)

Foto

Maurin Bisig (p. 6) | Daniel Boschung (p. 2) | Adrian Bretscher (p. 7) | Jacques-André Dévaud (p. 6) | Karin Hörhager (p. 4, 25-26) | Thomas Lüthi (p. 1, 4, 6, 7, 8-13, 16, 21-23) | Massimo Pedrazzini (p. 7) | Archivio foto Rega (p. 7, 10-12, 28) |

Stephen Lux/Offset.com (p. 30)

Ideazione/grafica/prepress

Source Associates AG, Zurigo

Produzione

tutto fatto, Zurigo

Stampa

Swissprinters, Zofingen



Riproduzione con citazione della fonte.



Sapere segnala approfondimenti del tema trattato.



Online Seguendo il link indicato trovate informazioni supplementari o una sorpresa visiva.



Approfondimenti a complemento del tema trattato, da non perdere assolutamente.

- Visitateci sul nostro sito web www.rega.ch o www.facebook.com/reg1414

6 Take off per il mondo della Rega.

Orizzonti

8 Jet ambulanza su misura: il team di progettisti ha lavorato quattro anni per trasformare il Challenger 650 nel jet Rega.

13 L'opinione: perché la Rega non acquista a credito i suoi aeromobili.

14 I jet Rega nel corso del tempo: una retrospettiva dei quasi sei decenni di rimpatri.

16 Dialogando: Urs Nagel, capo pilota jet, spiega perché in futuro il nostro nuovo jet rimpatrierà i pazienti più velocemente.

5

Incontri

18 Nel mirino: alla scoperta di un'elibase Rega e della quotidianità dei tre membri dell'equipaggio che soccorrono persone in emergenza.

21 24 ore Rega con Werner Marty, il capo dell'elibase Rega di Losanna che interviene come pilota d'elicottero.

24 Dopo una scossa elettrica che gli provoca ustioni gravi, il paziente viene trasportato da Rega 10 al centro grandi ustionati.

28 Rapporto d'intervento: operaio cade in una botola alla diga di Palagnedra. Evacuazione insolita per la crew di Rega 6.

29 Giochi Rega: vincere bei premi giocando, divertendosi e usando la testa.

Navigazione

30 Sapere come prestare subito aiuto dopo un'ustione o una scottatura.

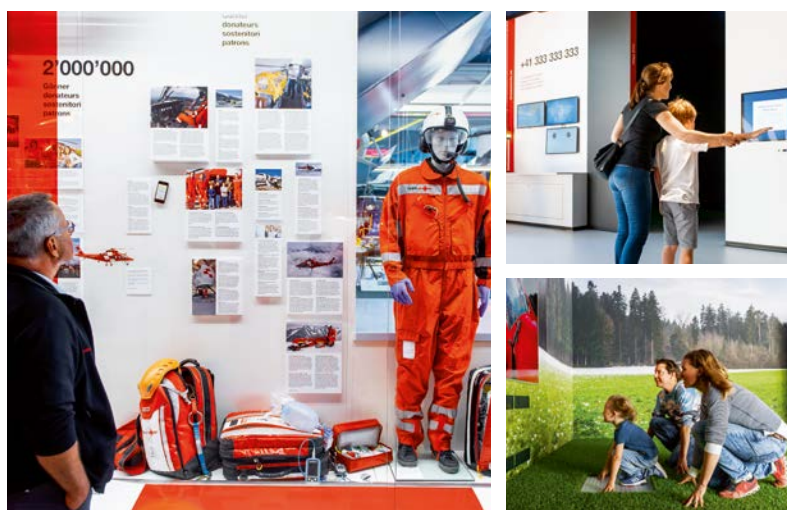
33 Shop Rega: scoprire l'intero assortimento degli amati articoli Rega.

Take off

In breve

Permesso per l'uso d'importanti rotte aeree IFR

Un passo avanti per la Rega nella realizzazione della sua visione «Soccorrere con qualsiasi tempo»: il 23 dicembre 2017 ha ottenuto un permesso speciale dall'Ufficio federale dell'aviazione civile per poter usare importanti segmenti centrali della Low Flight Network anche di notte e nel week-end per voli in modalità strumentale (IFR). Questa rete di corridoi di volo strumentale basata sulla navigazione satellitare collega tra loro aeroporti, ospedali ed elibasi della Rega. Ora gli elicotteri Rega col maltempo possono ad esempio usare il corridoio di volo sopra il Gottardo e usare la procedura di avvicinamento all'Ospedale cantonale di Lucerna via Emmen durante la chiusura notturna.



Nuova mostra della Rega al Museo Svizzero dei Trasporti

Il 27 aprile, nell'ambito dell'esposizione speciale «La Svizzera vola», il Museo Svizzero dei Trasporti e la Rega hanno inaugurato la mostra «Soccorso aereo medicalizzato». Nel simulatore del downwash i visitatori possono dare indicazioni a un elicottero di soccorso, gettare uno sguardo alla centrale operativa al Rega-Center o testare le proprie conoscenze nel quiz interattivo. Altre chicche arricchiranno la mostra: nel 2019, per ringraziare la popolazione svizzera del sostegno ricevuto, la Rega metterà a disposizione del Museo dei Trasporti il jet HB-JRA del tipo Challenger CL-604, sostituito di recente. Con i due elicotteri di soccorso, l'Alouette III SE 316 e l'Agusta A 109 K2, alla mostra si potranno così ammirare tre aeromobili usati in passato dalla Rega.

Soccorsi dalla Rega in media 29 pazienti al giorno

L'anno scorso la Rega è stata sollecitata a intervenire come non mai. Gli equipaggi della Rega sono intervenuti 15'958 volte in Svizzera e all'estero, ciò che equivale a un intervento ogni 33 minuti. In media, la Rega ha prestato aiuto a 29 pazienti al giorno. Le cifre d'intervento della Rega rispecchiano le condizioni meteorologiche in Svizzera: in febbraio e in ottobre, mesi particolarmente soleggiati, il numero di pazienti che hanno avuto bisogno di un soccorso aereo medicalizzato è aumentato del 27 per cento rispetto al 2016.





La storia della Rega in breve

Guardando il nostro nuovo video vi potete fare un'idea della storia della Rega, dai coraggiosi pionieri all'organizzazione professionale di soccorso aereo di oggi. Partite con noi per un viaggio nel tempo e scoprite l'evoluzione della nostra flotta, dai primi elicotteri all'ultimo elemento entrato a farne parte, il nuovo jet ambulanza Challenger 650.

► Video e ulteriori informazioni su www.storia.rega.ch



Il porta carte intelligente

Una pratica protezione contro l'utilizzo fraudolento: questo porta-fogli può contenere almeno dieci carte di credito e protegge dal furto dei dati, schermando efficacemente il segnale RFID (Radio Frequency Identification). Banconote e scontrini possono essere riposti nell'apposito scomparto senza doverli piegare.

► Ordinazione: Shop Rega, da pagina 33 o su www.shop.rega.ch

7

La Rega compie sette interventi ECMO in dieci giorni



La Rega è l'unica organizzazione di salvataggio aereo in Svizzera a disporre di proprie apparecchiature ECMO, le macchine mobili cuore-polmone che possono essere utilizzate sia nei jet ambulanza sia negli elicotteri. Solo tra il 19 e il 29 gennaio 2018 gli equipaggi della Rega hanno effettuato ben sette interventi ECMO per pazienti affetti da gravi malattie cardiovascolari e polmonari, tra cui un bambino di due anni. Di regola, ogni anno la Rega compie circa 25 trasporti speciali del genere.

I numeri di questa edizione

4'306

sono le ore di volo effettuate dai tre jet ambulanza della Rega nel 2017 per rimpatriare 901 pazienti da tutto il mondo.

60'000

nuovi tesserati hanno aderito l'anno scorso alla Rega, che può così contare sul sostegno di oltre 3,436 milioni di sostenitori e sostenitrici.

102

pazienti con scottature o ustioni molto gravi l'anno scorso hanno dovuto essere trasportati in uno dei due centri grandi ustionati svizzeri dagli equipaggi della Rega.

Il Dr. Caporali si congeda dopo 29 anni di missioni in «rosso»



Dopo 29 anni di onorato servizio soprattutto a bordo dell'elicottero della base Rega Ticino, ma anche di

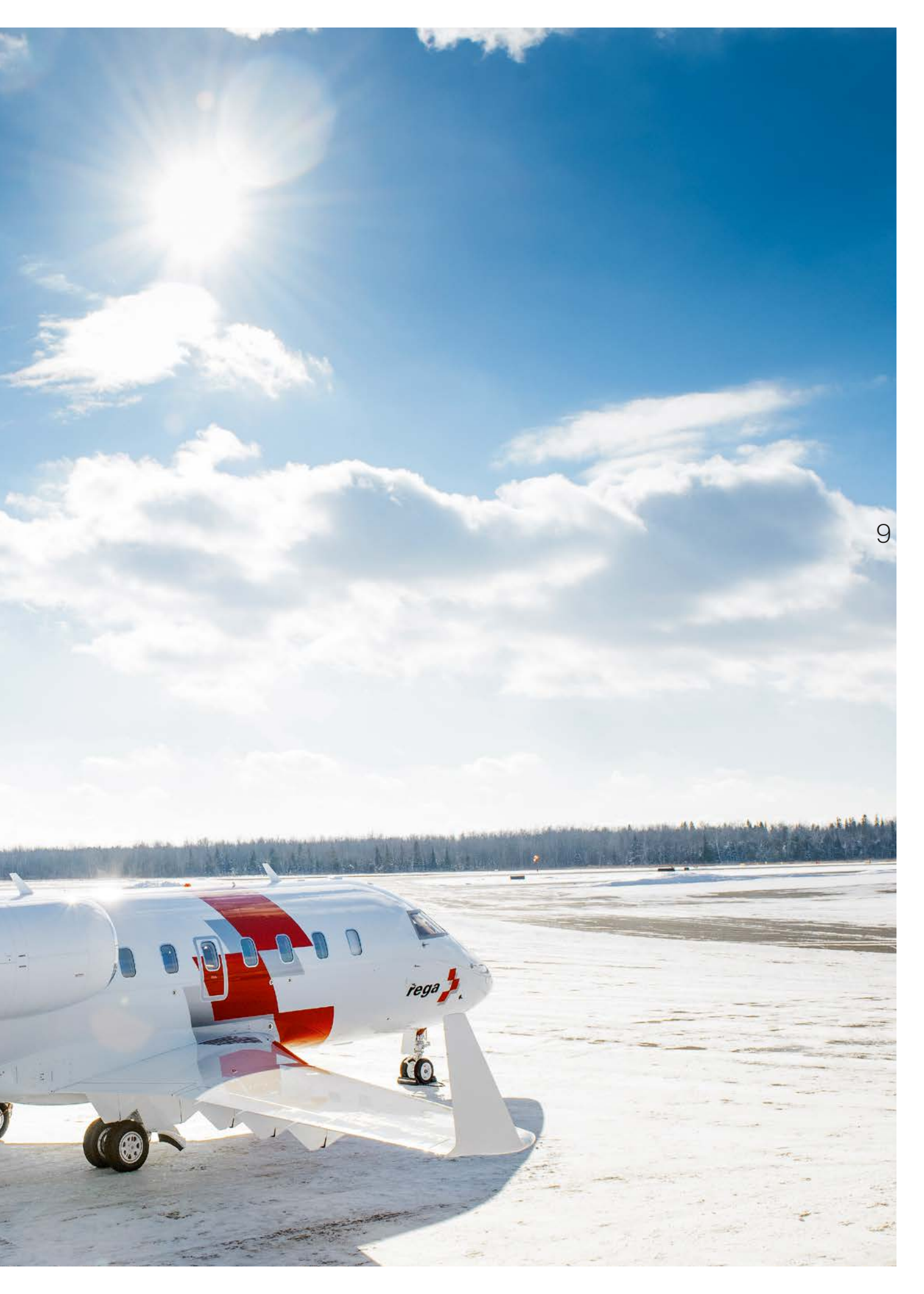
quelli stazionati presso le basi di Zweisimmen (BE), Erstfeld (UR) e Samedan (GR), il Dr. med. Maurizio Caporali ha deciso di appendere la tuta rossa al chiodo. I suoi quasi 2'500 interventi hanno contribuito a scrivere un pezzo di storia della Rega al Sud delle Alpi: dagli esordi della base a Magadino fino a oggi. Anni stupendi, ottimi colleghi, senza dimenticare le molte vicissitudini dei pazienti e la loro riconoscenza. Ma ora vuole dare spazio alle nuove leve. Da parte della Rega, un grazie di cuore!

Un jet ambulanza su misura

A metà aprile 2018, il primo dei tre nuovi jet ambulanza della Rega del tipo Challenger 650 è atterrato all'aeroporto di Zurigo. Alcune settimane prima, in Canada, il team di progettisti della Rega ha ispezionato l'aereo per l'ultima volta, controllando la cabina e l'arredo interno, sviluppati e realizzati su misura.

8





64

diversi tipi di velivoli sono stati valutati per scegliere il successore dei tre apprezzati jet Rega del tipo Challenger CL-604.

10

Con un gesto deciso, il Dr. med. André Keisker controlla le cinture di sicurezza che durante il volo della Rega fisseranno i pazienti al nuovo lettino. Le cinture tengono bene, il materiale di superficie, facile da pulire, è di qualità. André Keisker, sostituto primario jet e medico di volo della Rega, può mettere il visto ad altri due punti della sua lunga lista di controllo.

HB-JWA è l'immatricolazione del primo jet di ultima generazione, che si trova in un hangar a Peterborough, in Canada, un'ora d'auto a nord di Toronto. Dotato di un'avionica all'avanguardia, il Challenger 650 è stato trasferito circa un anno fa dall'officina del costruttore Bombardier di Montreal come «Green Aircraft», ossia con la caratteristica veste verde, con il cockpit funzionante ma senza arredi interni. Da allora, aziende specializzate hanno creato arredi interni su misura, secondo determinate direttive e in stretta collaborazione con la Rega. Ora manca solo la presa in consegna definitiva da parte del team di progettisti della Rega.

Sviluppato e migliorato per quattro anni

André Keisker fa parte del team di progettisti, composto da piloti, medici di volo, infermieri di cure intensive e ingegneri della Rega. Negli ultimi quattro anni il team ha sviluppato l'arredo interno completo del nuovo jet ambulanza Rega. Sulla base dell'esperienza accumulata con il rimpatrio di migliaia di pazienti con il jet Rega Challenger CL-604, un modello precedente del Challenger 650, e dopo innumerevoli workshops e test, hanno definito come migliorare ulteriormente la cabina e l'arredo



► Il medico di volo André Keisker (a sinistra) e l'infermiere specializzato Thomas Burren controllano la lavorazione dei lettini per i pazienti.

per i pazienti. Le idee sono diventate schizzi, piani di costruzione e modelli. Ora, in occasione della presa in consegna definitiva, è giunto il momento di testare accuratamente gli ulteriori sviluppi.

Philipp Simmen, capo progetto per il rinnovo della flotta ed ex pilota di jet della Rega, verifica nella parte anteriore della cabina la qualità del rivestimento della parete, dietro la quale sono inserite le bombole d'ossigeno. La presenza di due prese d'ossigeno indipendenti, una per il cockpit e l'altra per scopi medici, è solo un esempio delle numerose dotazioni su misura presenti all'interno del jet: «L'arredo di un jet ambulanza non può essere scelto su un catalogo. Dobbiamo svilupparlo appositamente», dice Philipp Simmen.

Il materasso high-tech che previene la trombosi

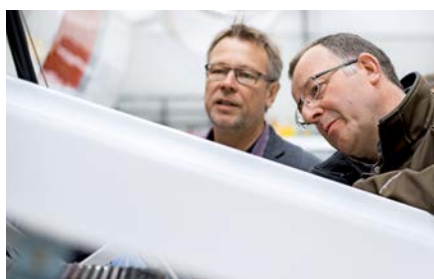
Nella parte posteriore della cabina, il suo collega André Keisker sta testando il meccanismo che permette di regolare i lettini dei pazienti. Di nuova concezione e notevolmente più spaziosi, i due lettini saranno molto più comodi per le persone trasportate: «Ora possiamo ad esempio sollevare la pediera, come nei letti d'ospedale, rialzando quindi le gambe del paziente. Questo è un vantaggio importante, soprattutto in caso di lesioni alla schiena», spiega il medico di volo della Rega. Ora preme il pulsante di un telecomando ai piedi del lettino, che permette di adattare individualmente il grado di rigidità del materasso ad alta tecnologia in base al peso corporeo del paziente e di



Philipp Simmen

39 anni, capo progetto Rega

«L'arredo di un jet ambulanza non può essere scelto su un catalogo. Dobbiamo svilupparlo noi»



▲ La rampa è stata concepita appositamente per il nuovo jet ambulanza.

◀ La minor pendenza della rampa rende più facili e sicuri l'imbarco e lo sbarco dei pazienti.

► Il capo progetto Philipp Simmen, che è stato pilota di jet della Rega per 12 anni, ispeziona il modernissimo cockpit del Challenger 650.



attivare la cosiddetta funzione antidecubito: nei pazienti che non possono essere spostati, i movimenti ondulatori del nucleo del materasso riducono il rischio di lesioni da pressione e prevengono la trombosi.

Luce intensa per le emergenze notturne

Dopo la verifica dei lettini, segue il test del nuovo concetto di illuminazione. Nel grande hangar a Peterborough vengono spente tutte le luci, per simulare un volo notturno. Thomas Burren, capo del servizio medico jet, accende l'illuminazione a LED tramite un tablet e seleziona la funzione predefinita «Night Flight»: una luce tenue e bluastra illumina la cabina. C'è abbastanza luce da permettere di somministrare al paziente addormentato la giusta dose di un farmaco con la necessaria sicurezza, ma fa anche abbastanza buio da evitare che il paziente si svegli. L'infermiere di cure intensive è entusiasta: «Nel vecchio jet o c'era luce o faceva buio. Ciò che andava bene per l'equipaggio spesso disturbava il paziente e viceversa. Ora l'intensità dell'illuminazione può essere sempre regolata separatamente nelle diverse zone della cabina. Così i pazienti che stanno dormendo si svegliano meno spesso». Il team di progettisti

ha pensato anche alle emergenze: se un paziente durante il volo dev'essere ad esempio rianimato, per accendere immediatamente tutte le luci dell'aereo basta premere un pulsante.

Un tablet come monitor di sorveglianza

La cabina è il luogo di lavoro dell'equipaggio medico: su un computer portatile registrano meticolosamente nel rapporto sul paziente quali farmaci somministrano e i trattamenti eseguiti. Diversamente dal vecchio jet Rega, il Challenger 650 ha una rete WLAN. Il suo uso è limitato a scopi d'intervento. Grazie alla WLAN, ora il tablet diventa ad esempio un monitor di sorveglianza mobile, che visualizza i parametri più importanti delle apparecchiature mediche presenti sul jet, come il battito del polso, la saturazione d'ossigeno e la pressione sanguigna dei pazienti. Così ad esempio anche durante un volo con turbolenze, l'equipaggio può sorvegliare dal proprio posto pazienti che devono essere monitorati costantemente. La WLAN consente anche lo scambio con la centrale operativa di Zurigo: i valori ematici o quelli ECG possono essere trasmessi già durante il volo a un direttore medico della Rega a Zurigo o all'ospedale di destinazione. ►

Premendo un pulsante, ora l'intensità dell'illuminazione può essere sempre regolata separatamente nelle diverse zone della cabina.



▲ Presa in consegna dell'arredo interno: il team di progettisti della Rega verifica anche i minimi dettagli del nuovo jet.

◀ Avionica all'avanguardia: nel muso del Challenger 650 è stata inserita una telecamera a infrarossi.

Nel frattempo, il team di progettisti della Rega sta esaminando la rampa, attraverso la quale i pazienti distesi su una barella sono imbarcati nel jet. La prima versione di questa rampa fu sviluppata appositamente per la Rega oltre 16 anni fa per il Challenger CL-604. Per il nuovo jet Rega la costruzione è stata riprogettata: gli ingegneri della Rega, in collaborazione con un'azienda specializzata, sono riusciti a ridurre di oltre la metà la forza necessaria per montare e smontare la rampa. Ora un membro dell'equipaggio riesce a montarla da solo. Anche gli angoli degli elementi che la compongono sono stati ottimizzati in modo che i pazienti possano essere imbarcati in cabina in modo più sicuro e con meno sforzo. Per testare la nuova costruzione della cabina e della rampa è stato realizzato appositamente un modello di legno di dimensioni reali in un hangar di Dübendorf.

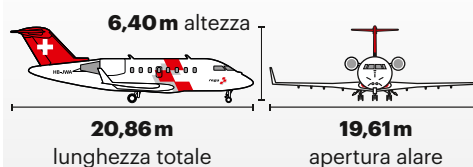
Uno dei più moderni jet ambulanza al mondo

La giornata nell'hangar della città canadese di Peterborough è quasi giunta al termine. Il team della Rega sta lavorando a pieno ritmo sugli ultimi punti della lista ed esamina minuziosamente ogni dettaglio dell'arredo, anche i più piccoli. È grazie a questo impegno, a questa tenacia del team di progettisti che il rinnovo della flotta è stato concluso con successo, rispettando i termini e i costi previsti. Con l'HB-JWA, la Rega dispone ora di uno dei più moderni jet ambulanza al mondo. Entro la

fine del 2018, altri due Challenger 650 identici entreranno a far parte della flotta. In futuro i tre nuovi jet Rega rimpatrieranno in modo affidabile pazienti da tutto il mondo. Pazienti che saranno assistiti in modo professionale da equipaggi della Rega che hanno contribuito a sviluppare il «loro» jet ambulanza, sulla base della pluriennale esperienza al servizio della Rega e tenendo conto delle esigenze dei loro pazienti.

Adrian Schindler

S Il nuovo jet ambulanza della Rega: il Challenger 650



- 3** velivoli
- 4** pazienti sdraiati per ogni aereo
- 21'863 kg** peso massimo al decollo
- 850 km/h** velocità di crociera
- 6'500 km** autonomia



Com'è stato verniciato il primo Challenger 650 della Rega?

Scopritelo nel video: challenger.rega.ch

L'opinione

Ernst Kohler

«Voliamo solo quando c'è bisogno di noi. E questo non cambierà nemmeno con i nuovi jet»

Poco dopo l'arrivo del nostro nuovo jet ambulanza Challenger 650, mi trovo davanti all'elemento più giovane della nostra flotta, assieme a una giornalista. Il jet era ancora bagnato dal tradizionale getto d'acqua ad arco dei pompieri dell'aeroporto, quando mi ha chiesto se aver investito 130 milioni di franchi nei tre nuovi jet ambulanza non ci spinga a soccorrere più pazienti con gli aerei, per ammortizzare i jet il più velocemente possibile.

La domanda era comprensibile, visto che la giornalista lavora per una redazione economica e ragiona secondo i relativi modelli di pensiero. Di solito, per gli investimenti importanti le organizzazioni raccolgono fondi esterni, che devono poi finanziare con i guadagni ricavati. Le ho risposto che la Rega funziona in modo diverso. Noi non acquistiamo i nostri aerei a credito, ma risparmiando con lungimiranza per anni.

Ma solo chi alla fine dell'anno ha ancora soldi in cassa può mettere da parte qualcosa. Anche la Rega deve generare eccedenze, per poter rinnovare regolarmente i nostri jet ambulanza e i nostri elicotteri di soccorso, assicurando così l'attività della Rega. E anche per poter migliorare costantemente il soccorso aereo. Per la Rega la pianificazione a lungo termine delle finanze e della flotta è quindi di vitale importanza.

C'è un'altra cosa che ci distingue fondamentalmente dalle società commerciali: grazie all'aiuto delle nostre sostenitrici e dei nostri

sostenitori, ad esempio rimpatriare un paziente con un jet ambulanza Rega non dipende da quanto renderebbe economicamente, ma dalla necessità di un trasporto medicalizzato. Alla Rega queste decisioni non spettano ai manager, ma ai nostri medici consulenti nella centrale operativa. A tale scopo, chiedono la diagnosi al medico curante sul posto, parlano con il paziente, con i parenti e con il medico di famiglia. Oltre alla situazione sanitaria, tengono conto anche dell'ambiente in cui si trova il paziente. Previo accordo con la centrale operativa della Rega, il medico consulente decide quando e come dovrà essere eseguito il rimpatrio.

La priorità è il bene del paziente. Questo non significa però che stiamo sprecando le nostre risorse. Al contrario: rimpatriamo ad esempio circa 350 pazienti l'anno a bordo di aerei di linea. Perché per pazienti sufficientemente stabili è un'alternativa sensata ed economica ai nostri tre jet ambulanza. Così possono essere a disposizione dei pazienti che hanno urgentemente bisogno di un trasporto di medicina intensiva nel jet Rega.

Le mie osservazioni sarebbero troppo lunghe per una risposta utilizzabile in ambito giornalistico. Ho quindi riassunto il tutto con la formulazione più concisa possibile: «L'obiettivo della Rega non è trasportare il maggior numero possibile di pazienti. Voliamo solo quando c'è bisogno di noi. E questo non cambierà nemmeno con i nuovi jet».

L'intervento con il jet Rega non è dettato dal vantaggio economico, ma dalla necessità di un trasporto medicalizzato.



Ernst Kohler

55 anni, dal 2006 è CEO della Rega. Già capo aeroporto e guida alpina. Sposato e padre di quattro figli, vive nella regione di Lucerna.

L'evoluzione del jet Rega



14

I tre Challenger 650, che dal 2018 decolleranno in tutto il mondo per i voli di rimpatrio, non solo sono all'avanguardia in fatto di tecnologia. I nuovi jet Rega riuniscono anche quasi sessant'anni di esperienza nei voli medicalizzati.

La decisione della Rega di scegliere il Challenger 650, un ulteriore sviluppo del Challenger CL-604 in servizio da 16 anni, per i tre nuovi jet ambulanza, non è segno di mancanza d'idee. È piuttosto la conferma del buon lavoro svolto dai nostri predecessori al momento di acquistare i precedenti jet Rega.

Rimpatrio sull'aereo privato

Lo sviluppo della flotta di ambulanze della Rega è caratterizzato dal progresso tecnologico nell'aviazione e nella medicina, oltre che dalle diverse disponibilità finanziarie nel corso degli anni. Agli albori della Guardia aerea svizzera di soccorso, fondata nel 1952, le risorse finanziarie erano assai ridotte e l'acquisto di aerei era fuori discussione. Per compiere i primi rimpatri con aerei a elica privati Fritz Bühler, dal 1960 direttore della Guardia aerea di soccorso, sfruttò i suoi contatti. La Guardia aerea di soccorso riuscì ad avere i mezzi necessari per partecipare all'acquisto del velivolo Cessna 414 solo nel 1970,

dopo aver fatto appello con successo alla popolazione per le donazioni nel 1966 e aver dato così vita al sistema di tesseramento Rega. La velocità di crociera e l'autonomia del Cessna 414 a elica erano però limitate. La situazione cambiò qualche anno dopo, quando la Rega con un Learjet 24D entrò nella nuova era dei jet. Era il primo aereo ambulanza civile al mondo, non solo in grado di volare molto più velocemente e più in alto del Cessna, ma anche con un'autonomia maggiore, che permise alla Rega di rimpatriare in Svizzera i primi pazienti dall'Australia e dall'Estremo Oriente. Rispetto ad oggi questi interventi per i pazienti erano però un'impresa impegnativa per via degli innumerevoli scali e delle relative formalità.

Anche allora nel jet Rega la priorità era il benessere dei pazienti. Dall'inizio la toilette di bordo del Learjet fu ad esempio smontata per creare più spazio alle apparecchiature mediche. Per i pazienti, in gran parte addormentati, non era un

problema, ma il fatto di non poter andare in bagno metteva a dura prova gli equipaggi, perché gli scali per il rifornimento avvenivano solo ogni quattro o cinque ore.

La crescente predilezione per i viaggi da parte della popolazione svizzera portò anche a un aumento degli interventi su lunghi tragitti. Negli anni Ottanta la Rega ampliò la sua flotta Learjet con un Challenger CL-600 che disponeva di un'autonomia molto maggiore, e che poteva accogliere più di tre pazienti. Inoltre, aveva una toilette e acqua corrente, un vantaggio che diede grande sollievo agli equipaggi.

L'acquisizione fu possibile grazie al crescente contributo finanziario delle sostenitrici e dei sostenitori. Nel 1988, quando, dopo dieci anni, fu necessario sostituire i due Learjet 35, non c'erano ancora abbastanza soldi per due jet a lungo raggio sullo stile del Challenger CL-600. Al loro posto, la Rega acquistò due velivoli a medio raggio del tipo British Aerospace BAe125-800.

Intervento maggiore per le vittime dello tsunami

La flotta omogenea come la conosciamo oggi, composta da un unico tipo di velivolo, risale al 2002,

quando i vecchi jet per anni al servizio della Rega furono sostituiti contemporaneamente da tre nuovi Challenger CL-604 a lungo raggio. La centrale operativa della Rega non dovette quindi più prestare attenzione alle diverse autonomie dei jet Rega, ma poté impiegarli tutti e tre in tutto il mondo, come avvenne ad esempio nel dicembre 2004, dopo il devastante tsunami nel Sud-est asiatico: nel giro di una settimana furono rimpatriati in Svizzera oltre 60 pazienti.

Parallelamente al progresso dell'aviazione, hanno continuato a evolversi anche le attrezzature mediche. Verso gli anni Ottanta, dal punto di vista medico il rimpatrio di un paziente ventilato artificialmente era uno dei trasporti più impegnativi, mentre oggi è la norma. Se 30 anni fa, ad esempio, un apparecchio per la misurazione della pressione sanguigna pesava ancora 11 chili, oggi la stessa funzione è svolta da un apparecchio di soli 140 grammi.

Progressi per il bene del paziente

L'acquisto di nuovi jet ambulanza nella storia della Rega rispecchia da un lato le disponibilità finanziarie della rispettiva epoca. Dall'altro, rappresenta anche l'esperienza acquisita con i loro predecessori. Anche l'acquisto del Challenger 650 è stato caratterizzato dall'esperienza fatta con il modello precedente.

I tre nuovi jet rappresentano quasi 60 anni di storia di rimpatri della Rega. A tutto vantaggio di chiunque abbia un incidente grave o si ammali all'estero: con i suoi moderni jet ambulanza e vari decenni d'esperienza d'intervento, la Rega è un ponte aereo unico nel suo genere per tornare a casa.

Harald Schreiber

S Panoramica dei jet ambulanza della Rega

1961 - 1968

Piaggio 166: il primo paziente viene rimpatriato dalla Francia con l'aereo a elica privato di un membro del consiglio d'amministrazione della Guardia aerea svizzera di soccorso.



1970 - 1974



Cessna 414: la Guardia aerea svizzera di soccorso partecipa all'acquisto di un Cessna 414 dotato di cabina pressurizzata, che permette il rimpatrio di pazienti gravemente feriti o malati.

1973 - 1977

Learjet 24D: viene messo in servizio il primo jet ambulanza civile al mondo. Grazie all'autonomia di 2'800 km, i pazienti possono essere rimpatriati in aereo dall'Asia.



1977 - 1988



Learjet 35: il Learjet 24D è subito sostituito da due nuovi Learjet 35, entrambi dotati di una cabina più spaziosa e con un'autonomia maggiore.

1982 - 1991

Bombardier Challenger CL-600: la flotta Learjet della Rega viene ampliata con un jet per voli a lungo raggio in grado di rimpatriare pazienti da tutto il mondo senza o con pochi scali intermedi.



1988 - 2002



British Aerospace BAe125-800: i due Learjet 35 sono sostituiti da due aerei per il medio raggio, sui quali nel 1992 viene rimpatriato il 100'000^{mo} paziente della Rega.

1992 - 2002

Bombardier Challenger CL-601: anche il successore del CL-600 convince per la combinazione tra autonomia e interni spaziosi. Nel 1996 vola per la prima volta in tutto il mondo.



2002 - 2019



Bombardier Challenger CL-604: dal 2002, per i suoi jet ambulanza la Rega utilizza una flotta omogenea. Da allora, ogni anno i tre identici jet CL-604 per rotte a lungo raggio sono atterrati in oltre 400 aeroporti.

dal 2018

Bombardier Challenger 650: i tre modelli successivi della collaudata famiglia Challenger vantano numerose innovazioni per i pazienti e consentono di percorrere rotte aeree risparmiando tempo e carburante.



«Per noi l'affidabilità dei jet della Rega è fondamentale»

16

«Del Challenger 650 ci possiamo fidare», afferma Urs Nagel, capo dei piloti Rega e responsabile delle operazioni jet in merito alla scelta del nuovo jet ambulanza della Rega. «È da 40 anni che questa famiglia di velivoli dà buona prova di sé negli interventi per i nostri pazienti e anche per i prossimi 15 anni continuerà ad accompagnarci nel mondo in tutta sicurezza».

Signor Nagel, ha pilotato il primo Challenger 650 per portarlo in Svizzera. Cosa differenzia il nuovo jet Rega da quello vecchio?

A parte la livrea, a prima vista sembrano quasi identici: il Challenger 650 del costruttore Bombardier appartiene alla stessa famiglia del Challenger CL-604 e, esclusi i finestrini più grandi, ha le stesse dimensioni. Le differenze riguardano l'interno. Abbiamo investito molto per migliorare l'equipaggiamento aeronautico e medico del jet ambulanza: posti multifunzionali all'avanguardia, una rampa ottimizzata per caricare a bordo e scaricare i pazienti, uno speciale sistema d'illuminazione e misure antirumore, per citare solo alcune migliorie. Alla fine, il capitolato d'onori con tutti i requisiti era di centinaia di pagine.

Cosa c'è di nuovo nel cockpit?

L'avionica del Challenger 650 è tra le più moderne esistenti al momento. Il miglior esempio è l'«Enhanced Vision System»: ora sul muso del jet è installata una telecamera a infrarossi che proietta un'immagine termica dell'ambiente circostante sull'«head-up display», il visore a sovrapposizione, vale a dire direttamente nel campo visivo di noi piloti.

A cosa serve?

Ci permette d'identificare in anticipo la pista durante l'atterraggio, anche quando la visibilità è scarsa. Ecco perché ora siamo autorizzati a raggiungere aeroporti più piccoli anche in caso di maltempo. Non dobbiamo più evitarli.

Quante volte succede?

Una o due volte al mese. Useremo invece tutti i giorni il nuovo radar

Urs Nagel, 57 anni

«In futuro potremo seguire rotte aeree a un'altitudine maggiore e più brevi, un vantaggio economico ed ecologico»

meteo del Challenger 650 e la connessione satellitare Datalink, che consente alla sicurezza aerea di seguire costantemente la nostra posizione e di rimanere in contatto con noi. Grazie ai nuovi strumenti di navigazione, ora i jet della Rega possono seguire rotte aeree a un'altitudine maggiore e più brevi rispetto a prima, ad esempio sopra l'Atlantico. Ciò non rappresenta solo un vantaggio economico ed ecologico, ma implica anche meno soste per i pazienti, che possono così essere rimpatriati più velocemente.

È da 40 anni che la Rega vola con aerei Challenger. Non c'erano alternative?

Per scegliere il modello sostitutivo, il nostro team di progettisti ha valutato 64 tipi d'aereo, tra cui anche jet ancora più veloci e in grado di percorrere tratte più lunghe. Ognuno di questi velivoli costa però fino a 20 milioni di franchi in più e l'affidabilità è ancora da dimostrare. Noi piloti della Rega possiamo contare sul fatto che tutto funzioni alla perfezione, ad esempio quando in un aeroporto in Bolivia, con un paziente gravemente malato a bordo, mettiamo in moto il challenger.

Ci sono mai stati guasti?

Negli ultimi dieci anni, le nostre aeroambulanze non hanno mai avuto guasti al motore. La Dispatch Reliability dei nostri jet, ossia l'affidabilità operativa, arriva a un eccellente 99,8 per cento. Ogni anno la Rega raggiunge 400 aeroporti nel mondo intero, circa quattro volte più della Swiss. A differenza delle compagnie aeree, in caso di problemi tecnici all'estero noi non possiamo però



In missione per i pazienti nel mondo



La centrale operativa della Rega **riceve ogni giorno oltre una dozzina di chiamate d'emergenza** dall'estero. Nel 2017 sono stati rimpatriati 1'249 pazienti, **di cui 901 con l'aeroambulanza**. I tre jet Rega effettuano 4'300 ore di volo l'anno, raggiungendo 400 aeroporti di tutto il mondo.

rivolgerci semplicemente ai meccanismi aeronautici presenti in aeroporto e spostare i nostri pazienti su altri voli. La Rega, più di qualsiasi altra organizzazione, dipende quindi dall'elevata affidabilità e dalla disponibilità dei suoi jet ambulanza.

Quanto costano i nuovi jet Rega?

Investiamo quasi 130 milioni di franchi, compresi gli arredi dei tre aerei e la formazione degli equipaggi. Essendo il nuovo jet il successore di quello vecchio, siamo riusciti a mantenere bassi anche i costi del materiale e del personale.

In che senso?

Per i tre Challenger 650 non dobbiamo acquistare un nuovo magazzino di pezzi di ricambio, perché molte cose sono le stesse. Inoltre, i nostri piloti di jet e i tecnici della manutenzione degli aerei non hanno avuto bisogno di una lunga riqualificazione per un tipo d'aereo completamente nuovo. Sono bastate poche settimane d'istruzione a Montréal. Con la decisione di continuare ad affidarci anche in futuro alla collaudata famiglia Challenger, la Rega ha risparmiato denaro, che ha così potuto essere investito negli arredi del nuovo jet Rega, a tutto vantaggio dei nostri pazienti.

Intervista: Ariane Lendenmann

La base Rega

Per raggiungere tempestivamente i pazienti dopo un allarme, la Rega gestisce 12 elibasi ripartite sul territorio svizzero. In ogni base, un equipaggio è pronto con l'elicottero di salvataggio per portare soccorso aereo medicalizzato 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, alle persone in emergenza. Uno sguardo alla base Rega di Losanna.



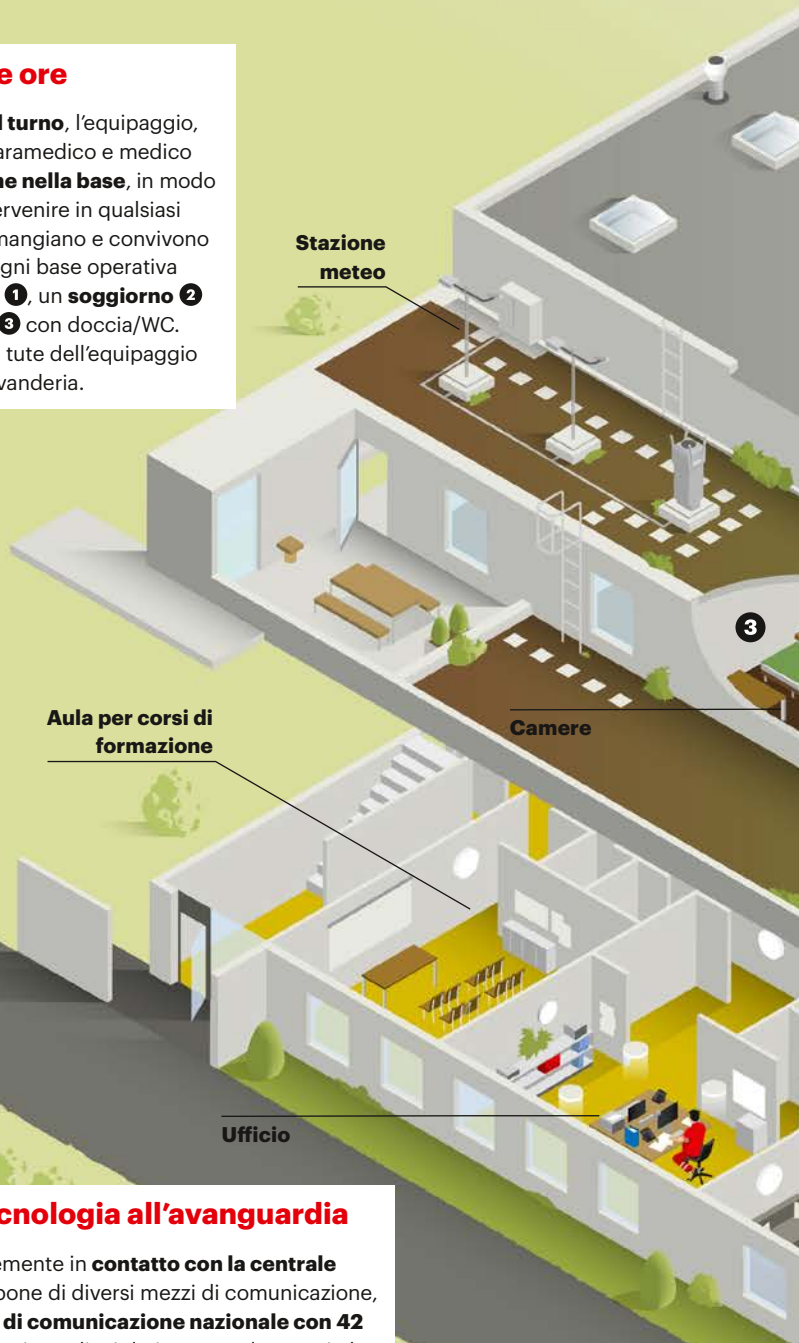
Pronto a tutte le ore

Per tutta la durata del turno, l'equipaggio, composto da pilota, paramedico e medico d'urgenza, **vive insieme nella base**, in modo da essere pronto a intervenire in qualsiasi momento. Cucinano, mangiano e convivono sotto lo stesso tetto. Ogni base operativa dispone di una **cucina 1**, un **soggiorno 2** e tre **camere da letto 3** con doccia/WC. Il materiale sporco e le tute dell'equipaggio vengono lavati nella lavanderia.

18

Tutto in un unico posto

Un'elibase è equipaggiata con **materiale di soccorso per i diversi tipi d'intervento** della Rega, ad esempio missioni con l'argano, trasporti speciali in terapia intensiva o per la ricerca delle vittime di valanghe. Le riparazioni di minore entità vengono eseguite nella propria **officina**. Dopo ogni intervento, il medico d'urgenza rimpiazza il **materiale medico d'intervento e i farmaci** utilizzati **4**, mentre il paramedico rifornisce l'elicottero dal **serbatoio 5**. L'equipaggio così è di nuovo pronto all'intervento.

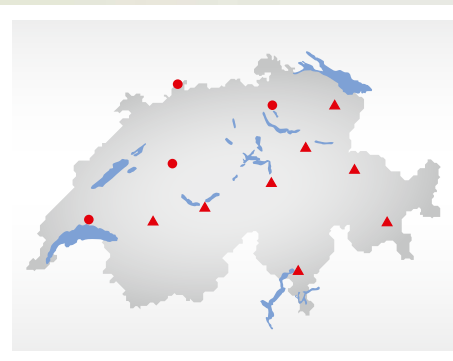


Utilizzo della tecnologia all'avanguardia

L'equipaggio è costantemente in **contatto con la centrale operativa**. La Rega dispone di diversi mezzi di comunicazione, tra cui una propria **rete di comunicazione nazionale con 42 stazioni radio**. I messaggi vocali o i dati, come ad esempio le coordinate del luogo d'intervento, possono essere trasmessi direttamente dal sistema di gestione interventi al cockpit. Gli equipaggi utilizzano anche speciali computer tablet, i cosiddetti **Electronic Flight Bags**. Ciò permette loro di consultare informazioni dettagliate sull'intervento, dati meteo aggiornati e diverse mappe.

In ogni luogo d'intervento in 15 minuti

Le 12 elibasi della Rega sono ripartite sul territorio nazionale così che gli equipaggi siano in grado di raggiungere **qualsiasi luogo della Svizzera**, ad eccezione del cantone Vallese, **in 15 minuti di volo**. Le basi di pianura ● si trovano a Dübendorf, Basilea, Berna e Losanna, le basi di montagna ▲ a Untervaz, Locarno, San Gallo, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis e Zweisimmen. A queste s'aggiunge una base partner a Ginevra. Ogni base di pianura dispone di un elicottero di soccorso del tipo **Airbus Helicopters EC 145**, mentre le basi di montagna sono dotate di un **AgustaWestland Da Vinci** ciascuna.



Antenna della stazione radio



Coordinamento centrale e assistenza

Gli interventi di soccorso di una base sono coordinati dalla **centrale operativa nel Rega-Center** all'aeroporto di Zurigo, che risponde 24 ore su 24 alle chiamate d'emergenza alla Rega, al numero 1414 o tramite l'app Rega, e mobilita l'equipaggio della base operativa più vicina. Le basi vengono rifornite con materiale di riserva dagli **impiegati di logistica del deposito di materiale centrale** nel Rega-Center. Se necessario, i **meccanici per elicotteri del servizio di manutenzione** del Rega-Center raggiungono una base a bordo di un veicolo di servizio per eseguire i lavori sull'elicottero di soccorso.



Venite a visitare una base operativa o il Rega-Center e fatevene un'idea di persona: www.visite.rega.ch

bergstuetli.ch

LA SVIZZERA VOLA!

Scoprite la nuova esposizione
sulla Rega al Museo Svizzero
dei Trasporti a Lucerna.



24 ore Rega

Werner Marty, 51 anni, pilota d'elicottero e capo della base Rega di Losanna

In passato, Werner Marty sedeva nel cockpit degli aerei a lungo raggio come pilota professionista. Fino a quando iniziò ad annoiarsi. Ora che è pilota d'elicottero Rega soccorre i pazienti e dirige la base Rega della Svizzera romanda.

Werner Marty era appassionato di volo già da piccolo: «A otto anni rimasi affascinato da un elicottero Lama che nel mio villaggio stava trasportando i piloni per un nuovo sci lift. Volava abilmente avanti e indietro e io non riuscivo a staccare lo sguardo», racconta. D'improvviso, il pilota lo chiamò e lo portò a fare un giro. «La sera, quando tornai a casa, dissi a mio padre che da grande avrei fatto il pilota d'elicottero».

Oggi, il 51enne vallesano di Guttet, nel distretto di Leuk, è proprio un «pilota purosangue», come ama definirsi lui e fa il lavoro dei sogni. «Non appena mi alzo in volo e non tocco terra, mi sento felice!», afferma. «E quello che adoro mi permette d'aiutare la gente. È davvero il massimo!» La prima volta in cui Werner Marty prese i comandi di un elicottero di soccorso Rega, nel 2000, era già pilota militare del Super Puma per le Forze aeree svizzere e aveva diversi anni d'esperienza come pilota professionista con Air Zermatt e su voli di linea della Swissair. «Nel cockpit dell'MD-80 e dell'MD-11 iniziavo ad annoiarmi. Inoltre, mentre mia moglie era a casa a prendersi cura della nostra bimba, io ero in giro per



il mondo e non potevo starle vicino». Iniziò a lavorare per la Rega come pilota d'elicottero già prima della nascita del secondo figlio.

Ora non s'annoia più: nei giorni in cui è di turno come pilota di un EC 145 alla base di Losanna, Werner Marty non sa mai in anticipo per quale genere di missione dovrà intervenire assieme ai colleghi d'equipaggio.



I piloti d'elicottero di una base di pianura della Rega effettuano interventi con l'EC 145. In qualità di **capo base**, alcuni di loro dirigono una base.

Da dieci anni è capo base e dirige un team di quattro piloti, quattro paramedici e quattro medici d'urgenza. A tenere occupato il vallesano bilingue ci pensano anche le questioni amministrative e le attività di gestione. «Per me, è questo insieme così variegato che rende tanto appassionante lavorare per la Rega. Sono davvero fortunato. Faccio ciò che ho sempre sognato e posso contare sul sostegno della mia famiglia».

A volte si sente un po' in colpa. «Nel mio lavoro vedo anche che non tutti stanno così bene».

Ariane Lendenmann

Continua a pagina 22 ►

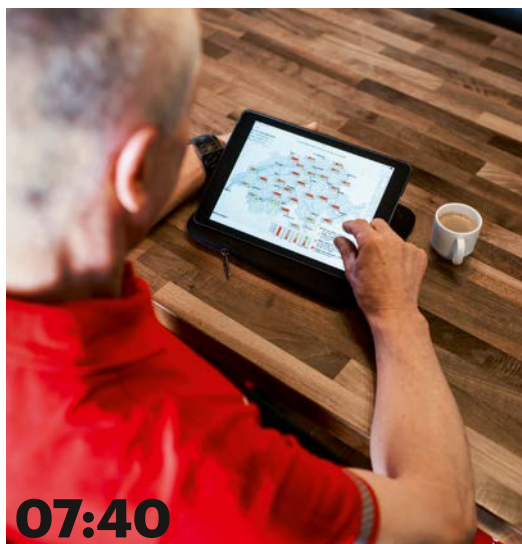
«Non appena mi alzo in volo e non tocco terra, mi sento felice»



08:15

▲ Ispezione visiva: durante il controllo tecnico giornaliero, Werner Marty verifica le condizioni del suo aeromobile. È tutto al suo posto? Ci sono punti dell'EC 145 dai quali fuoriesce liquido?

22



07:40

▲ Condizioni meteo: all'inizio del suo turno di 24 ore come pilota d'elicotteri, Werner Marty controlla la situazione meteorologica e tutte le informazioni di volo relative alla sua zona d'intervento. Inoltre, si prepara per il briefing dell'equipaggio che si tiene ogni mattina.



08:45

◀ Manutenzione: per sostituire la barra di ferro sul tetto a cui è fissata la manica a vento della base Rega, il capo base si fa aiutare da un elettricista della regione.



10:05

► Intervento di salvataggio per l'equipaggio di Losanna Rega 4: in meno di cinque minuti dopo aver ricevuto l'allarme, l'elicottero Rega si alza in volo per soccorrere al più presto la vittima di un incidente stradale.



◀ Vita comunitaria: quando c'è da cucinare, il capo base non si tira indietro. Ogni membro dell'equipaggio porta alcuni ingredienti per il pasto condiviso. Per mangiare variato e all'insegna del buon umore.

► Cura dell'elicottero: ogni settimana l'equipaggio Rega di turno pulisce e lucida l'EC 145 della base di Losanna. Bisogna eliminare regolarmente soprattutto la fuliggine delle turbine che si deposita sulla coda dell'elicottero.



◀ Lavoro d'ufficio: oltre a prestare servizio come pilota, Werner Marty trascorre molto tempo nel suo ufficio. In qualità di capo base approva il piano dei turni e svolge altri compiti amministrativi; si occupa della logistica e della manutenzione della base Rega della Svizzera romanda.

► Intraprendente: nel tempo libero Werner Marty ama fare escursioni in rampichino o sci escursionismo sulle Alpi vallesane con la famiglia. E ogni tanto partecipa a gare classiche come la Patrouille des Glaciers da Zermatt a Verbier.



Trasporto speciale per paziente folgorato

24

Il paziente presenta ustioni sul 70 per cento del corpo, eppure non sente quasi dolore. Rega 10 interviene per trasportarlo in un centro specializzato per grandi ustionati, nel tentativo di salvargli la vita.

Una calda giornata estiva, poco dopo le 17. L'elicottero di Rega 10 si trova nell'eliporto dell'ospedale di Interlaken. Per l'equipaggio della base di Wilderswil è già il quinto intervento della giornata. Mentre il medico d'urgenza, Dr. med. Thomas von Wyl, termina la consegna di una paziente, il paramedico Marco Lei e il pilota Rick Maurer preparano il materiale per il prossimo intervento. Poco dopo squilla il cellulare: «A che punto siete?», chiede la capo intervento della Rega. Sul suo schermo può vedere la posizione dell'equipaggio, ma può solo stimare quanto durerà la consegna del paziente. «Pronti all'intervento», risponde Rick Maurer alla collega della centrale operativa di Zurigo. Lei gli comunica che vicino a Thun una persona è stata colpita da una forte scarica elettrica. Urge l'intervento di Rega 10.

Di solito gli infortuni dovuti a forti scariche elettriche provocano le ustioni più gravi, che richiedono un trattamento immediato in un Centro grandi ustionati (vedi riquadro a pagina 27). Per il trasporto rapido e rispettoso del paziente viene mobilitata la Rega. Quando

Thomas von Wyl sale a bordo, i rotori stanno già girando. Il medico sta già pensando al prossimo paziente? «Cerco sempre di affrontare ogni intervento nel modo più oggettivo possibile. Questo mi permette di valutare la situazione senza fissarmi su una diagnosi e riduce il rischio di trascurare qualcosa d'importante sul posto», spiega il medico d'urgenza della Rega. Ma poco prima che l'elicottero inizi a elevarsi a spirale verso il cielo, via radio arriva il cessato allarme da Zurigo: le conseguenze dell'incidente sembrano meno gravi del previsto. L'ambulanza ha comunicato che il paziente sarà trasportato all'Ospedale Insel di Berna. Ora le priorità non sarebbero più le ustioni ma le ferite riportate.

Ustioni più gravi del previsto

Dopo essere rientrato alla base operativa, l'equipaggio riordina il materiale medico usato, fa il rifornimento dell'elicottero e svolge il necessario lavoro amministrativo. Dalla centrale operativa Rega di Zurigo giunge una nuova chiamata. Il paziente folgorato ha riportato ustioni molto più gravi del previsto e va trasportato urgentemente al reparto di terapia intensiva del Centro grandi ustionati di Zurigo. Quando i rotori dell'elicottero di soccorso Da Vinci si fermano all'eliporto dell'Ospedale Insel di Berna, sono quasi le 19. Percorrendo i corridoi che portano alla sala antishock, l'equipaggio è concentrato: non sanno ancora come stia realmente il paziente.

«Tutti i dettagli sulla dinamica dell'incidente, sulle condizioni del paziente e sulla terapia seguita finora ci vengono comunicati direttamente dai medici curanti. Questa consegna del paziente è importante, perché la responsabilità per questa persona passa nelle nostre mani», ►

Prognosi riservata: i medici stimano che il paziente gravemente ustionato abbia circa il 50 per cento di possibilità di sopravvivere.



Consegna del paziente all'Ospedale Insel: i medici curanti comunicano il referto medico del paziente e le misure già adottate al medico d'urgenza della Rega Thomas von Wyl.



Imbarco all'eliporto dell'ospedale: l'equipaggio di Rega 10 spinge con cura il paziente nel Da Vinci, assieme a una serie di flebo e alle apparecchiature di sorveglianza.



Trasporti complessi: in simili casi, il paramedico non vola nella cabina di pilotaggio, ma assiste il medico d'urgenza nella cura del paziente.

26

spiega Thomas von Wyl. È emerso che mentre il paziente 50enne stava eseguendo lavori telematici su un vagone in uno scalo merci, si è avvicinato troppo alla linea aerea di contatto, rimanendo folgorato e precipitando a terra da un'altezza di quattro metri.

Una coperta ad aria calda contro l'ipotermia

Nella sala antishock dell'Ospedale Insel hanno già effettuato un'anamnesi completa del paziente e gli sono stati rimossi i brandelli degli abiti bruciati. Le sue ferite sono state pulite a regola d'arte e coperte in modo sterile. Per evitare il rischio d'ipotermia, il paziente è protetto da una coperta termica d'aria calda. È collegato al monitor di sorveglianza e via flebo gli viene fornito il liquido urgentemente necessario in caso d'ustioni. Il team medico dell'Ospedale Insel esclude lesioni più gravi dovute alla caduta. Ciò che preoccupa la squadra è l'estensione

delle ustioni, che riguardano quasi il 70 per cento della superficie corporea. La prognosi è riservata. Secondo l'indice ABSI (Abbreviated Burn Severity Index), che stima la probabilità di sopravvivenza a seguito di ustioni, per i medici le sue possibilità di farcela si aggirano intorno al 50 per cento. Fortunatamente, l'uomo non presenta ustioni sul viso o sul collo. Non sono state colpite nemmeno le vie respiratorie. Questo è positivo, perché da un lato aumenta le sue possibilità di recupero, dall'altro gli permette di comunicare con il team medico.

Il paziente gravemente ustionato viene preparato con cura per il prossimo trasporto: con l'aiuto di tutti i presenti, viene sollevato con cautela sulla barella della Rega. I cavi per la sorveglianza e i tubi per la flebo vengono collegati alle apparecchiature mobili della Rega. Prima che l'equipaggio prenda definitivamente in consegna il paziente, il medico d'urgenza Thomas von Wyl esegue un ultimo controllo: «Voglio registrare di nuovo tutti i sintomi importanti, in modo da essere pronto per possibili complicazioni durante il trasporto». La complessa consegna all'Ospedale Insel per il trasporto in terapia intensiva con l'elicottero di salvataggio dura una quarantina di minuti.

Passando dai corridoi dell'Ospedale Insel, il paziente viene portato all'eliporto sul tetto e caricato a bordo dell'elicottero della Rega. I tre membri dell'equipaggio preparano tutto



Dr. med. Thomas von Wyl
47 anni, medico d'urgenza Rega

«Non voglio dare false speranze al paziente, ma trasmettergli comunque un senso di sicurezza e fiducia»

il necessario per il volo di 25 minuti verso l'Ospedale universitario di Zurigo (USZ). Di solito il paramedico Marco Lei siede davanti nel cockpit, accanto al pilota. Questa volta prende posto dietro nella cabina, a fianco del medico d'urgenza. «Quando un paziente è gravemente ferito e la sua circolazione non è stabile, oppure se prevedo che in volo la sorveglianza o la terapia saranno particolarmente impegnative, sono contento di poter contare sul sostegno del mio collega», spiega Thomas von Wyl.

Il paziente non è intubato e può parlare

In effetti, durante il volo hanno entrambi molto da fare. Devono mantenere stabile la circolazione del paziente e fornirgli una quantità sufficiente di liquidi. L'utilizzo di antidolorifici è abbastanza limitato. Mentre nel caso di ustioni leggere e moderate il dolore è fortissimo, i pazienti con ustioni profonde non sentono quasi nulla, perché i nervi interessati sono danneggiati. Non essendo nemmeno intubato, il paziente riesce a comunicare con l'equipaggio. Anche per il medico d'urgenza, con una solida esperienza alle spalle, si tratta di una situazione speciale: «Per i pazienti che rischiano di non sopravvivere alle gravi ferite, la comunicazione è un compito delicato. Non voglio dare false speranze al paziente, ma trasmettergli comunque un senso di sicurezza e fiducia, ben sapendo che se riuscirà a sopravvivere avrà davanti a sé una strada molto lunga e impegnativa».

Poco dopo le 20, l'elicottero della Rega atterra sul tetto dell'Ospedale universitario di Zurigo. L'equipaggio della Rega si dirige direttamente al reparto di terapia intensiva del Centro grandi ustionati, dove i pazienti sono isolati dal mondo esterno a causa dell'alto rischio d'infezione a cui sono esposti. Anche la consegna del paziente avviene in una sorta di «chiusa». Durante il nuovo trasbordo del paziente, il medico d'urgenza della Rega Thomas von Wyl informa il team medico dell'USZ sulla dinamica dell'incidente, sulle condizioni del paziente e sui farmaci somministrati. La responsabilità diretta dell'equipaggio della Rega nei confron-

ti del paziente termina qui, al momento della consegna. «Quando sono confrontato con interventi così impegnativi, non sempre riesco a staccare. Ripenso a lungo all'incidente e a ciò che dovrà affrontare il paziente». Per Thomas von Wyl è quindi molto importante lo scambio con i suoi colleghi d'equipaggio. «Per riuscire a metter fine anche mentalmente a un intervento del genere, è fondamentale il debriefing dopo la consegna del paziente, durante il volo di ritorno o più tardi, alla base».

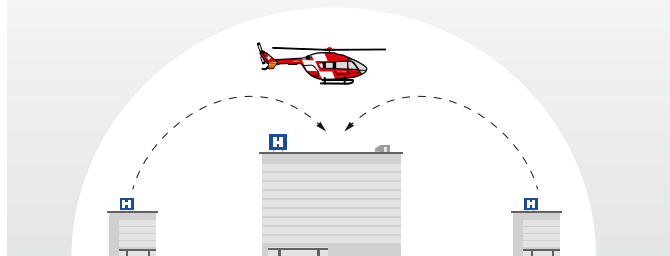
Quello che al momento non sanno ancora: il paziente è sopravvissuto alle gravi ferite e, dopo diversi mesi di riabilitazione, ha potuto riprendere il suo lavoro e i suoi hobby.

Karin Hörhager



Medicina altamente specializzata in Svizzera

Per molti **interventi e trattamenti medici altamente specializzati**, in Svizzera ci sono troppo pochi casi per essere garantiti dagli ospedali di tutto il Paese con la qualità e la redditività necessarie. Trapianti d'organi, interventi neurochirurgici o trattamenti medici di simile complessità vengono quindi eseguiti **solo in pochi centri appositamente attrezzati**. Il trattamento di **pazienti gravemente ustionati** è garantito dall'**Ospedale universitario di Zurigo** per la Svizzera tedesca e per il Ticino e dall'**Ospedale universitario di Losanna (CHUV)** per la Svizzera romanda.



La Rega svolge un ruolo decisivo nel collegamento delle regioni periferiche ai centri ospedalieri con i relativi centri di cura per la medicina altamente specializzata e da anni si concentra sull'ampliamento delle possibilità. L'esempio migliore in tal senso è la **creazione di una rete nazionale di corridoi di volo strumentale (Low Flight Network) tra gli ospedali**.

Soccorso nella diga

Mentre stava lavorando all'interno della nuova centrale idroelettrica, un operaio è caduto all'interno di una botola aperta. Un'evacuazione insolita per la crew di Rega 6.



28

Palagnedra (TI), 07.03.2018

Sono da poco passate le 10 di mattina, quando alla base Rega Ticino suona l'allarme. Un operaio si è infortunato sul lavoro al cantiere della nuova centrale idroelettrica della diga di Palagnedra. L'uomo, mentre si trovava su una scala, ha improvvisamente perso l'equilibrio, cadendo in una botola aperta. Nella caduta di oltre quattro metri ha urtato violentemente il capo a terra, perdendo parzialmente conoscenza e riportando ferite di media entità, oltre a vari traumi. «Il paziente si trovava sul fondo della struttura alta quattro piani. Per evacuarlo avremmo dovuto salire quattro rampe di scale molto strette» spiega il pilota Silvio Pini.

Il medico, dopo averlo visitato, non esclude che vi possa essere una lesione alla schiena. Bisogna quindi trovare un altro sistema per evacuare il paziente il più velocemente possibile, senza il rischio di sottoporlo a scossoni. «Alzando gli occhi verso il soffitto, ho visto una gru di cantiere

e mi è venuta l'idea di usarla: una soluzione rapida e sicura» aggiunge il pilota. Il paziente viene così adagiato con la massima cura sul materassino sistemato nel sacco Tyramont e predisposto per il trasporto, che per una volta sarà affidato alla gru di cantiere, manovrata da un collega dell'infortunato. Giunto a destinazione, paramedico e pilota aiutano il medico a trasportare il paziente all'esterno dell'edificio e a caricarlo a bordo dell'elicottero. Pochi minuti di volo e il paziente è in ospedale.

A volte capita che gli equipaggi Rega impegnati in intervento debbano dare prova di flessibilità e di un briciolo di creatività per risolvere al meglio le difficoltà che si presentano in loco. Ed è così che una gru di cantiere può diventare il mezzo appropriato per un'insolita evacuazione all'interno di una centrale idroelettrica. «In missione facciamo sempre del nostro meglio per il benessere del paziente» conclude Silvio Pini.

Federica Mauri

Silvio Pini, pilota d'elicottero

«In missione facciamo sempre del nostro meglio per il benessere del paziente»

Soccorso con argano all'Eiger

Grindelwald (BE), 07.04.2018

Sulla Kleine Scheidegg è in corso un concerto openair, quando la centrale operativa della Rega riceve una chiamata d'emergenza dalla parete nord dell'Eiger. Una cordata di cinque alpinisti è in difficoltà e deve essere evacuata con l'argano dalla crew Rega della base di Wilderswil e dagli specialisti del soccorso del CAS.

Battesimo aereo per piccini

Ginevra, 14.03.2018

I gemellini Ajan e Aaron sono nati con tre mesi d'anticipo all'Ospedale universitario di Ginevra. Alcune settimane dopo la crew della base partner di Ginevra ha trasportato in un'incubatrice mobile assieme al team di neonatologia i due prematuri all'Ospedale di Friburgo, vicino ai loro genitori.

Caduta sulla pista di sci

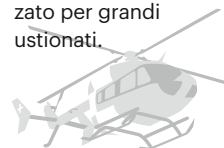
Celerina (GR), 14.02.2018

Durante la sua discesa attraverso lo Stazerwald, uno sciatore di fondo cadendo si è infortunato al ginocchio. L'equipaggio della base di Samedan soccorre il 57enne con l'argano e lo porta all'ospedale di Samedan.

S In intervento per gravi ustioni

102 pazienti lo scorso anno hanno avuto bisogno dell'aiuto della Rega a causa di ustioni o di bruciateure.

47 persone nel 2017 si sono ustionate così gravemente da dover essere trasportate in un centro specializzato per grandi ustionati.



Un paziente su tre

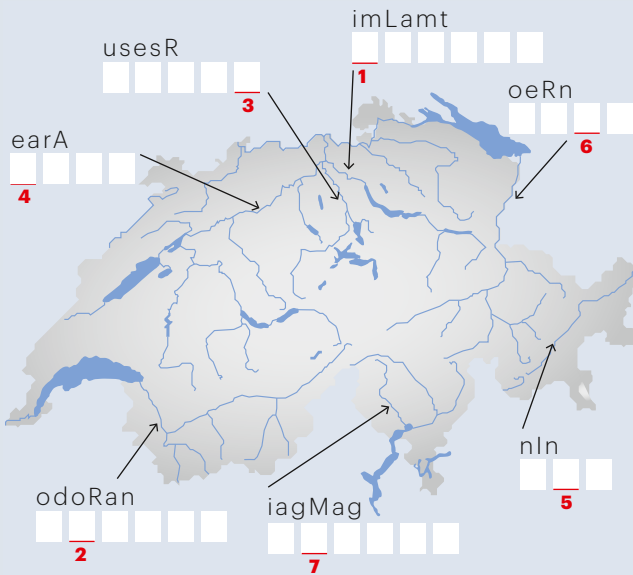
trasportato in ospedale da equipaggi della Rega con ustioni era un bambino.



capa

Giochi Rega

Concorso Quante lettere in disordine! Riesci a ricostruire correttamente i nomi dei fiumi? Ti permetteranno di trovare la soluzione.



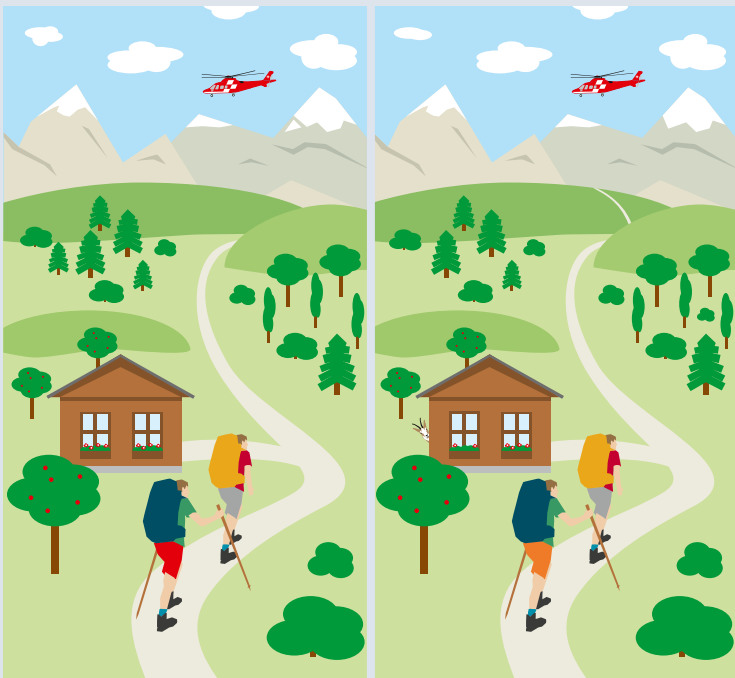
Soluzione: 1 2 3 4 5 6 7

Passeggiata scolastica Una classe visita la base Rega della sua regione. Ma attenzione! Il bus non può trasportare troppa gente. Quale strada deve percorrere il conducente per far salire esattamente 24 bambini?



29

Trova la differenza Osserva molto attentamente le due immagini. Riesci a vedere le otto differenze?



Concorso

Scrivi la soluzione su una cartolina postale e inviala entro il 31 luglio a:

Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
«Concorso» Magazine Rega 1414
Via Aeroporto 15
6596 Gordola

Tra le risposte esatte estrarremo a sorte i vincitori di dieci spaziose borse da viaggio e per lo sport Rega, il cui volume può essere ampliato fino a 70 litri.

Buona fortuna!



Soluzione del no. 89: 42

Hanno vinto un gioco «Allarme 1414» ciascuno:

L. Leuenberger, Wangen | N. Benz, Schlatt |
N. Kaufmann, Grindelwald | Y. Stampfli,
Lippoldswilen | Y. Inderbitzin, Lauerz | A. Tanniger,
Villars-Mendraz | J. Ganhwage, Petit-Lancy |
T. Stettlen, Plans-les-Ouates | L. Malacrida,
Bellinzona | F. Venzi, Torricella **Congratulazioni!**

Sapere



30 Le ustioni della pelle possono diventare pericolose molto in fretta. Agite immediatamente!

Di solito le scottature o le ustioni di lieve entità guariscono bene, senza particolari conseguenze. Ma nel caso di quali ustioni è consigliabile andare dal medico, chiamare l'ambulanza o allarmare la Rega? E perché le ustioni possono essere così pericolose, perfino insidiose?

La pelle: un organo sottovalutato

In linea di massima, le ustioni e le scottature sono causate dall'effetto del calore sulla pelle. Per capire perché il trattamento di queste lesioni termiche della pelle sia spesso di competenza dei professionisti, non dobbiamo dimenticare l'importanza della nostra pelle e la funzione che svolge. La pelle è l'organo più esteso del corpo umano. Negli adulti occupa una superficie di circa 1,7 metri quadrati e pesa da 10 a 14 chili. Secondo l'area del corpo, ha uno spessore che varia da 0,5 a 4 millimetri. La struttura della pelle è la stessa in tutte le zone del corpo. È costituita da tre strati, l'epidermide, il derma e l'ipoderma, a loro volta composti da diversi sottostrati (vedi riquadro a pagina 27). L'epidermide contiene

cellule responsabili del costante rinnovamento cutaneo. Il derma forma lo strato spesso della pelle, elastico ma compatto. L'ipoderma accumula energia negli adipociti e isola il corpo. I diversi strati cutanei svolgono svariate funzioni. Ma la nostra pelle, oltre a essere un importante organo sensoriale, ci protegge soprattutto dagli effetti nocivi dovuti ad agenti

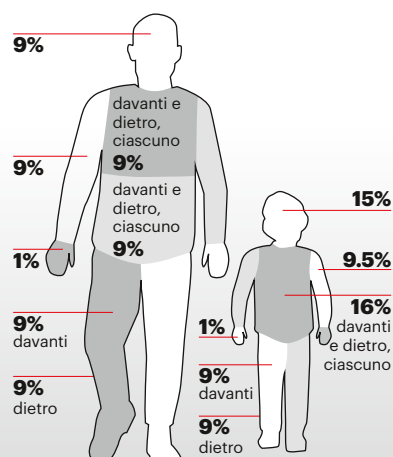
esterni, dalla dispersione di calore e dalla disidratazione.

Ustioni gravi o leggere?

La gravità di un'ustione dipende fondamentalmente dalla temperatura, dalla durata e dall'estensione dell'effetto. Mentre le lesioni lievi interessano solo gli strati superiori della pelle, nel caso di ustioni e scottature gravi la pelle viene lesa fino agli strati più profondi. In base agli strati cutanei interessati, è possibile distinguere i diversi gradi di gravità, dal primo al quarto.

Oltre alla profondità della lesione, anche l'estensione rappresenta un fattore importante nella valutazione di un'ustione. La «regola del nove» consente una rapida valutazione dell'area colpita negli adulti (nel caso dei bambini, i parametri sono diversi, illustrazione a lato): le ustioni sulla testa e sul collo corrispondono al 9 per cento della superficie corporea, sulle braccia al 9 per cento per arto, sul tronco anteriore e posteriore a due volte il 9 per cento per parte, sui genitali all'1 per cento, sulle gambe a due volte il 9 per cento per arto. Un'altra

S La «regola del nove»



Questa regola empirica aiuta a calcolare la dimensione della superficie corporea colpita da ustioni.

possibilità è il calcolo basato sulla regola empirica che fa equivalere la superficie del palmo della mano del paziente, comprese le dita, all'1 per cento della sua superficie corporea.

Quando le ustioni sono pericolose?

Per la gravità complessiva e quindi per la pericolosità dell'ustione, sono determinanti la profondità (il grado) e l'estensione dell'area cutanea interessata. Questi fattori determinano se i danni tissutali sono localizzati o se riguardano l'intero organismo, mettendo in pericolo la vita della persona ustionata. Se un adulto presenta ustioni sul 10 per cento del corpo (sul 5 per cento nei bambini), possono verificarsi complicazioni che rischiano di metterne in pericolo la vita.

Per le ustioni di secondo grado di dimensioni superiori a quelle di una cartolina (il 2-3 per cento della superficie corporea), o che coinvolgono il viso, i genitali o le mani, bisogna consultare un medico. Se oltre il 10-15 per cento della superficie corporea presenta ustioni di secondo grado, è necessario chiamare l'ambulanza.

Per tutte le ustioni di terzo grado e oltre, è necessario un trattamento in ospedale e, secondo l'estensione (oltre il 10 per cento della superficie corporea), addirittura in uno dei due centri di terapia intensiva per grandi ustionati in Svizzera (vedi reportage a pagina 24).

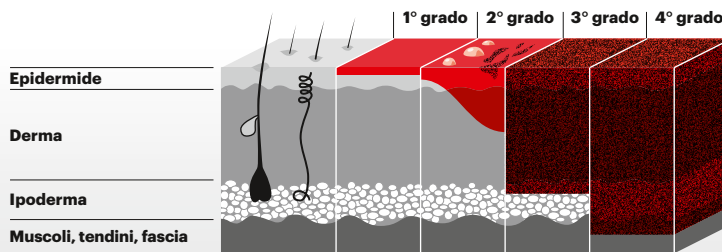
Va ricordato che nei bambini, negli anziani e nelle persone fragili, ustioni sul 5-10 per cento della superficie corporea possono già avere conseguenze potenzialmente letali. La panoramica a lato mostra come riconoscere e trattare le ustioni.

Con l'augurio di un'estate piacevole e serena!

Karin Hörhager

► **Maggiori informazioni sul tema** nella consulenza dell'upi su www.ustione.rega.ch

S Come valutare e trattare le ustioni



1° grado

Sintomi

- Arrossamento, lieve gonfiore della pelle
- Prurito
- Dolore

Misure di primo soccorso

- Raffreddare l'area interessata con tessuti umidi.
- Emulsioni e farmaci antidolorifici
- In caso di scottature solari: evitare di esporsi ancora al sole!

2° grado

Sintomi

- Arrossamento, lieve gonfiore della pelle
- Bolle piene di liquido chiaro
- Dolore forte

Allarme

In presenza di ustioni sul viso o sulle articolazioni e di superfici colpite per oltre il 2-3 per cento (formato cartolina), consultate il medico.

Misure di primo soccorso

- Raffreddare subito l'area interessata con acqua del rubinetto a circa 20 gradi, evitare l'ipotermia.
- Fasciare la ferita a secco e in modo igienico.
- Lasciare stare le bolle e NON romperle.

- ❗ Se le ustioni riguardano oltre il 10 per cento della superficie corporea, avvistate la centrale d'allarme 144.

3° grado

Sintomi

- Necrosi/bolle nere-bianche
- Dolore assente o lieve, perché le terminazioni nervose sono distrutte

Allarme

Le superfici più estese non guariscono da sole. È quindi necessario un intervento in un centro per ustionati (Zurigo e Losanna).

Misure di primo soccorso

- NON raffreddare con acqua (rischio d'ipotermia).
- Fasciare le ustioni a secco.
- Non dare da mangiare o da bere alla persona ustionata (perché potrebbe essere necessaria un'operazione)

- ❗ Avvistate immediatamente la Rega tramite il numero d'allarme 1414 o la centrale d'allarme 144.

4° grado

Sintomi

- Dolore assente
- Totale insensibilità delle zone ustionate

Allarme

L'autoguarigione non è più possibile. È quindi necessario un trattamento in un centro per ustionati (Zurigo e Losanna).

Misure di primo soccorso

- NON raffreddare con acqua (rischio d'ipotermia).
- Fasciare le ustioni a secco.
- Non dare da mangiare o da bere alla persona ustionata (perché potrebbe essere necessaria un'operazione)

- ❗ Avvistate immediatamente la Rega tramite il numero d'allarme 1414 o la centrale d'allarme 144.



Questo orologio in edizione limitata è stato creato in riconoscimento dell'attività svolta dalla Guardia aerea svizzera di soccorso Rega. Il secondo fuso orario ne indica la prontezza 24 ore su 24 in tutto il mondo.

Apprezziamo molto la loro straordinaria dedizione.

#GoYourOwnWay



**GMT Rega
Limited Edition**

ORIS
HÖLSTEIN 1904

disponibile nei negozi specializzati

Shop Rega

Idee per articoli regalo e per i fan,
per l'estate 2018

I NOSTRI
FAVORITI

NUOVO



1 Porta carte con protezione RFID 69.—

Protezione contro l'utilizzo fraudolento delle carte di credito: questo maneggevole porta carte protegge dal furto dei dati, schermando efficacemente il segnale RFID (Radio Frequency Identification).

Portafogli/porta carte di credito compatto per almeno dieci carte e alcune banconote. Lo comparto anteriore e quello posteriore permettono di avere sempre a portata di mano le due carte più usate. Per toglierle, basta spingerle verso l'esterno con il pollice.

- Colore: nero
- Materiale: pelle
- Sette scomparti
- Capienza: almeno dieci carte e alcune banconote
- Chiusura: clip d'acciaio inox
- Misure: 90 × 70 × 10 mm (L × A × P)



2 Challenger 650 29.—

Leggerissimo, sottile, curato nei dettagli: il nuovo jet ambulanza bireattore Challenger 650 per collezionisti (non è un giocattolo) in scala 1:100, 21 cm, materiale sintetico (ABS).

Piazza del Mercato

Una variopinta scelta di articoli nell'assortimento estivo dello shop. Molte proposte sono già state adattate alla moderna immagine della Rega. Qui, nella Piazza del Mercato, trovate articoli con il vecchio look Rega. Approfittatene, le scorte stanno per finire!

CLASSICO

34



- 3 Victorinox «Traveller» 99.—**
anziché 112.—

Multifunzionale: coltellino, altimetro, termometro, barometro. In omaggio: astuccio in pelle pregiata.



- 4 Allarme 1414 – il gioco svizzero del soccorso 39.—** anziché 49.—

Nel gioco a dadi della Rega i partecipanti con i loro elicotteri di salvataggio sono chiamati a portare il soccorso aereo medicalizzato a chi è in situazione d'emergenza. Si tratta di raggiungere i luoghi d'un accadimento al più presto con a bordo gli specialisti per le varie missioni. Vince chi per primo conclude con successo tre interventi di soccorso. Per 2 a 4 giocatori da 8 a 99 anni.



5

- 5 Casco da bicicletta 99.—**
anziché 119.—

uvex city i-vo S (52–57 cm).



6

- 6 Occhiali da sci uvex 99.—**
anziché 119.—

Gli occhiali per gli sport invernali uvex downhill 2000 proteggono al 100% dai raggi UV. Modello da uomo e da donna. Made in Germany.



7

- 7 AgustaWestland Da Vinci 19.—** anziché 29.—

Modello per collezionisti in scala 1:43, metallo.



8

- 8 Jet Rega di legno 10.—**
anziché 15.—



9

- 9 Rega-Memo 30.—** anziché 39.—
40 coppie di carte con bellissime illustrazioni dipinte a mano.

Ultimi articoli rimasti: non perdetevi l'occasione!



10 **Capcool** 39.—

Il cappellino intelligente ad alta protezione UV (UPF oltre 100+) protegge il cuoio capelluto dai pericolosi raggi UV. Il tessuto di qualità è prodotto in Svizzera e grazie alle proprietà funzionali lascia circolare l'aria ed è idrorepellente e antimacchia. Gli elementi catarifrangenti lo rendono visibile al buio, aumentando la sicurezza.

- Colore: nero
- Materiale: 92% poliammide, 8% elasthan
- Misure: taglia unica, circonferenza regolabile
- Cura: lavare separatamente a 40 °C (no ammorbidente)

► **Prevenzione:** 100% protezione UV, Capcool è consigliato dai dermatologi.

NUOVO



11 **Occhiali da sole sportivi** 179.—

Occhiali da sole sportivi TN Air, marca svizzera, con lenti intercambiabili. Montatura high tech di materiale pregiato, flessibile ma solida. Le lenti di classe ottica 1 (sistema TALT) sono infrangibili. Protezione UV 100% fino a 400 nm. Gli occhiali pesano solo 26 grammi. Certificati CE. Forniti con portaocchiali rigido, astuccio in microfibra e quattro paia di lenti.

- Colore: nero
- Quattro paia di lenti intercambiabili:
 - trasparenti (categoria 0, poca illuminazione)
 - arancioni (categoria 1, tempo soleggiato)
 - fumo (categoria 2, luce solare media)
 - black revo (categoria 3, spiaggia, neve, montagna)
- Portaocchiali rigido con fibbia e moschettone
- Astuccio in microfibra

► **Maggiori informazioni:** www.tnsunglasses.ch



12 **Zaino Daypack** 79.—

Lo sportivo zaino uso giornaliero dotato del sistema Airstripes lascia circolare l'aria sulla schiena. Nel vano principale trova posto un faldone.

- Colori: antracite/rosso con strisce catarifrangenti
- Cinghie anatomiche e imbottite
- Diverse tasche
- Cintura: sottopancia staccabile
- protezione antipioggia
- Materiale: nylon e Super-Polytex 330D
- Volume: 25 litri
- Misure: 46 × 33 × 21 cm (a × l × p)



13 **Nécessaire** 29.—

Tutto a portata di mano: aprire in due mosse, appenderlo al gancio ed ecco pronto tutto ciò che serve alla cura personale. Con specchietto. Colore nero.

- Misure: 26 × 19 cm chiuso
- Misura aperto: lunghezza 63 cm
- Materiale: nylon Ripstop
- Peso: 218 g

Per i piccoli fan della Rega



15

15 Elicottero e jet di peluche 10.—

Per i più piccoli, per giocare e coccolare. L'elicottero di soccorso è alto 14 cm, mentre il jet ambulanza 9 cm. Entrambi sono lunghi 24 cm.

16



16 Elicottero Rega in legno 15.—

L'elicottero di legno d'acero invita a giocare. C'è tanto da scoprire, toccare e afferrare con le mani: forme smussate, eliche e ruote che girano. Per piccoli dai 10 mesi in su. Prodotto da Hape Toys, conforme alle norme EU per giocattoli. Misure: 12,7×8,8×6,5 cm (l×a×p).

17



CLASSICO

17 Libro e album da colorare Globi Prezzi sulla cartolina d'ordinazione

Libro «Globi bei der Rettungsflugwacht», 99 pagine, disponibile solo in tedesco. Album da colorare, sei soggetti da colorare, formato 23×16 cm.

Cartolina d'ordinazione

rega

Indicate per favore in stampatello le generalità sul retro, staccare e spedire in una busta affrancata.

N. Articolo	Prezzo (CHF)	Quantità	Ref.
1 Porta carte con protezione RFID	69.—		90077
2 Challenger 650	29.—		50020
Piazza del Mercato			
3 Victorinox «Traveller», anziché 112.—	99.—		90002
4 Allarme 1414 il gioco del soccorso, anziché 49.—	39.—		40034
5 Casco da bicicletta city i-vo, S (52–57 cm), anziché 119.—	99.—		70011
6 Occhiali da sci, modello da donna, anziché 119.—	99.—		90071
Occhiali da sci, modello da uomo, anziché 119.—	99.—		90072
7 AgustaWestland Da Vinci, 1:43, anziché 29.—	19.—		50006
8 Jet Rega in legno, anziché 15.—	10.—		40029
9 Rega-Memo, anziché 39.—	30.—		40013

● Nuovo ● I più venduti ● Classico

N. Articolo	Prezzo (CHF)	Quantità	Ref.
10 Capcool	39.—		30050
11 Occhiali da sole sportivi	179.—		90075
12 Zaino Daypack	79.—		90076
13 Nécessaire	29.—		90078
14 Set emergenza outdoor	89.—		90080
Per i piccoli fan della Rega			
15 Elicottero di peluche	10.—		50004
Jet di peluche	10.—		50022
16 Elicottero Rega in legno	15.—		40028
17 Libro Globi, tedesco	20.—		40002
Album da colorare Globi, 6 soggetti	4.—		40001

Offerta speciale 20%

Orologio solare da polso «Commander», nero, anziché 289.—	230.—		60004
Orologio solare da polso «Passenger», rosso, anziché 289.—	230.—		60012

Ulteriori articoli del nostro assortimento: www.shop.rega.ch

I PIÙ VENDUTI



14 Set emergenza outdoor 89.—

Le cose che servono per il pronto soccorso all'aperto, selezionate dai medici della Rega. Il set contiene materiale di prima qualità (IVF-Hartmann) e si distingue per i prodotti innovativi per la medicazione umida. Una lamina apre uno spazio supplementare per altro materiale utile.

Contenuto:

- Panno per la respirazione artificiale
- Carta «levazecche»
- Panni sterili per disinfettare le mani
- Fazzoletti detergenti per ferite
- Guanti Nitril antistrappo
- Cerotto spray impermeabile, 21,5 ml
- Astuccio con cerotti
- Cerotti per escoriazioni e ustioni
- Cerotti per vesciche
- Garze sterili
- Benda di sostegno rinfrescante 6 cm x 4 m
- Benda per fasciature autocollante 6 cm x 3 m
- Garza tubolare per le dita 4 x 50 cm
- Cerotti per unire i bordi dei tagli 6 x 76 mm
- Set di forbici, pinzetta e spilla da balia
- Rotolo di cerotti da fissaggio 2,5 cm x 5 m
- Coperta di soccorso alu
- Contenitore per medicinali
- Checklist pronto soccorso
- Misure esterne: astuccio 20 x 13 x 6 cm (l x a x p)
- Peso: 595 g

Online-Shop

Potete fare ordinazioni comodamente e a qualsiasi ora nello Shop Rega online.

www.shop.rega.ch

Ordinazioni per telefono o via fax

Riceviamo le vostre ordinazioni anche ai numeri telefonici dello Shop Rega.

Per telefono: **0848 514 514**

Via fax: **0848 514 510**

Condizioni d'ordinazione

- Fornitura fino ad esaurimento scorte
- Partecipazione alle spese di spedizione in Svizzera CHF 8.80
- Diritto di resa della merce entro 7 giorni

Gli articoli dello Shop Rega sono di prima qualità, selezionati con cura per i nostri clienti. Con l'acquisto di un articolo aiutate la Rega affinché possa portare soccorso aereo medicalizzato alle persone in emergenza, e questo durante 365 giorni all'anno.



Ordinare online articoli del Shop Rega: www.shop.rega.ch oppure inviare il modulo compilato in una busta affrancata a Shop Rega, casella postale, 3076 Worb

Mittente (in stampatello)

Signora Signor

Cognome _____

Nome _____

Via _____

CAP/luogo _____

Telefono _____

Numero di sostenitore _____

Firma _____

Grazie della vostra ordinazione.

Emergenze all'estero

**Se avete un problema sanitario,
la Rega è a vostra disposizione
24 ore su 24. Non solo in Svizzera,
ma anche all'estero.**



In molti casi, i nostri medici consulenti possono già aiutarvi telefonicamente. Se dalla consulenza medica risulta che il rimpatrio è la soluzione migliore per il paziente, i nostri capi intervento faranno in modo che possiate tornare in patria con il jet ambulanza della Rega o a bordo di un aereo di linea, assistiti da personale specializzato.

Tenete per favore presente che all'estero la Rega non presta i primi soccorsi: in caso d'emergenza, chiamate dapprima l'ambulanza locale, un medico o una clinica e soltanto in seguito la Rega.

► **Maggiori informazioni sul tema** su www.repat.rega.ch

Numeri d'emergenza

Numero d'allarme Svizzera **1414**
Numero d'allarme estero **+41 333 333 333**

Centro sostenitori

Questioni attorno al tesseramento
Telefono Svizzera **0844 834 844**
Telefono internazionale **+41 44 654 32 22**
Lunedì - venerdì
8:30 - 12:00, 13:00 - 16:30

Newsletter Rega

www.newsletter.rega.ch

Shop Rega

Telefono Svizzera **0848 514 514**
Sito web **www.shop.rega.ch**

Informazioni generiche

Centralino telefonico **+41 44 654 33 11**
Sito web **www.info.rega.ch**