

**Incontri Salvataggio sopra la nebbia** Anche se il tempo non era dalla sua parte, in un solo giorno l'equipaggio Rega di Erstfeld è riuscito a salvare tre persone in emergenza. **8**

**Orizzonti Collassata in cucina** Dopo essere stata operata d'urgenza a Vienna, una donna ticinese è stata rimpatriata dalla Rega a bordo del nuovo jet ambulanza. **24**



## Il nuovo elicottero Rega H145

Dopo due anni di lavoro per sviluppare gli interni, il primo nuovo elicottero Rega è stato consegnato all'equipaggio bernese. Scoprite quali sono i suoi pregi. **18**



**Il nuovo jet Rega a Lugano (TI):** la preparazione al decollo di ogni pilota prevede anche un giro di controllo, durante il quale l'aereo viene esaminato per verificare eventuali danni esterni o irregolarità.

# «Un piccolo contributo di grande effetto»



Karin Hörhager  
direttrice

## **Cara lettrice, caro lettore**

Qualche settimana fa, dal mio balcone ho visto un intervento della Rega. Un'escursionista ferita ha dovuto essere salvata con l'argano da un ripido pendio boschivo. E questo non in montagna, ma in pianura. Dell'episodio ne ha parlato tutto il vicinato e in seguito si sono rivolte a me diverse persone, tutte concordi

su un fatto: per fortuna esiste la Rega! Un'affermazione che mi fa piacere e condivido appieno. Non è però scontato che la Rega possa assicurare cure mediche di base e portare soccorso ogni anno a oltre 10'000 persone in emergenza.

Grazie al vostro sostegno, care sostenitrici e cari sostenitori, permetteteci alla Rega di continuare a volare e garantite così il funzionamento di 12 elibasi dislocate in tutto il territorio nazionale, la disponibilità degli equipaggi 24 ore su 24, l'attività della nostra modernissima centrale operativa e gli investimenti per aeromobili moderni o infrastrutture quali gli eliporti d'ospedale e molto altro ancora. La vostra quota di sostenitore è un piccolo contributo di grande effetto. E anche un gesto di solidarietà. Perché se non siete voi ad aver bisogno dell'aiuto della Rega, vi garantiamo che il vostro contributo può fare la differenza per altre persone in situazione d'emergenza.

Ad esempio, per i tre pazienti tratti in salvo in una sola giornata dall'equipaggio della base Rega di Erstfeld. Il loro salvataggio, nonostante la fitta nebbia, è riuscito grazie al nuovo sistema di volo. Scoprite com'è andata nel reportage alle pagine 8-12.

Ringraziandovi per il sostegno che date alla Rega, vi auguro una lettura arricchente e appassionante.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'KH' followed by a long horizontal stroke.



**8**  
Attraverso la cappa di nebbia grazie al volo strumentale



**24**  
Rientro in patria col nuovo jet Rega



**13**  
Soluzioni su misura ideate dall'ingegnere progettista



**18**  
I vantaggi del nuovo elicottero di soccorso H145

Magazine della Rega 1414 | n° 91, novembre 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 | Adrian Schindler, capo redattore | Maria Betschart | Philipp Keller, responsabile illustrazione | Wanda Pfeifer | Harald Schreiber | Ariane Lendenmann | Corina Zellweger | Nerina Bachofner

**Collaborazione**

Alda Viviani, Bellinzona | Federica Mauri (versione italiana)

**Foto**

Mario Agustoni (p. 6) | Airbus Helicopters (p. 7) | Jacques-André Dévaud (p. 30) | Peter Lewis (p. 1, 7) | Thomas Lüthi (p. 2, 4, 5, 6, 13-15, 21-27) | Massimo Pedrazzini (p. 28) |

Adrian Schindler (p. 4, 8-12) | Getty Images (p. 30)

**Ideazione/grafica/prepress**

Source Associates AG, Zurigo

**Produzione**

tutto fatto, Zurigo

**Stampa**

Swissprinters, Zofingen



Riproduzione con citazione della fonte.



**6 Take off** per il mondo della Rega.

## Incontri

**8 Malgrado la spessa coltre di nebbia,** l'equipaggio urano trasporta tre pazienti in ospedali della Svizzera centrale.

**13 24 ore Rega con Marcel Kalt,** che lavora come progettista degli interni su misura del nuovo elicottero Rega.

**16 Verso l'ospedale senza deviazioni:** il volo strumentale permette ai piloti di volare anche in condizioni di scarsa visibilità.

**18 Nel mirino:** alla scoperta del nuovo elicottero di soccorso H145 e di ciò che lo distingue dal suo predecessore.

**21 L'opinione** sul coordinamento degli elicotteri di soccorso e perché è meglio che avvenga attraverso la centrale operativa.

5



**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](http://www.rega.ch) o [www.facebook.com/reg1414](https://www.facebook.com/reg1414)

## Orizzonti

**22 Dialogando:** Markus Reichenbach, capo paramedico, illustra i miglioramenti che vanta il nuovo elicottero Rega.

**24 Il nuovo jet Rega** rimpatria una ticinese, operata d'urgenza a Vienna per la rottura della cistifellea.

**28 Rapporto d'intervento:** signora attende di tornare in Svizzera dopo un incidente in Italia. Missione oltreconfine per Rega 6.

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

## Navigazione

**30 Sapere:** come slittare scendendo in modo corretto e in tutta sicurezza.

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

# Take off

In breve

6



## Il secondo nuovo jet Rega è operativo per i pazienti

Il 26 luglio il secondo nuovo jet Rega del tipo Challenger 650, del costruttore canadese Bombardier, è atterrato all'aeroporto di Zurigo. Già due settimane dopo, un equipaggio Rega ha rimpatriato dall'Europa meridionale il primo sostenitore con il nuovo jet ambulanza con l'immatricolazione HB-JWB. In novembre entrerà a far parte della flotta il terzo nuovo jet ambulanza Rega con l'immatricolazione HB-JWC, portando così a termine con successo e nei tempi previsti il progetto per l'acquisto dei tre nuovi jet ambulanza.

## Smantellamento degli impianti a fune con l'elicottero d'addestramento H125

Assieme all'esercito svizzero, la Rega è impegnata da anni nello smantellamento d'impianti a fune e cavi in disuso, che rappresentano un grosso pericolo per gli aeromobili. I proprietari di questi impianti possono contattare la centrale operativa della Rega tramite il numero d'allarme 1414, in modo che gli impianti possano essere smantellati e smaltiti gratuitamente dall'esercito e dalla Rega. Per i voli di trasporto, quest'estate è stato utilizzato per la prima volta l'elicottero d'addestramento del tipo Airbus H125 della Guardia aerea svizzera di soccorso, che lo usa per la formazione dei neo piloti per voli d'alta quota e con carico.



## Estate impegnativa per la Rega al Sud delle Alpi

In soli tre mesi (dal 1° giugno al 31 agosto) gli equipaggi della base Rega Ticino hanno compiuto circa 300 interventi, prestando soccorso a 303 persone che si trovavano in emergenza. Come al solito la parte del leone l'hanno fatta i casi di malattie acute, seguiti dagli incidenti. Il terzo motivo per allarmare l'elicottero rosso sono stati gli incidenti in montagna, specialmente fra luglio e agosto, mesi particolarmente caldi e soleggiati. Tali cifre riflettono le abitudini nel tempo libero della popolazione e la presenza di turisti a sud delle Alpi.



### Prospettive di buon auspicio per il 2019

Anche quest'anno, durante gli interventi Rega in patria e all'estero, le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori hanno immortalato momenti e scenari indimenticabili con le loro macchine fotografiche. Assicuratevi subito un esemplare del nostro calendario Rega 2019.

► Ordinanze: Shop Rega da pagina 33 o su [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

### Il nuovo elicottero Rega H145 sulla Piazza federale

Le basi operative di Berna e Basilea sono state recentemente dotate del nuovo elicottero Rega H145 del tipo Airbus Helicopters (vedi pagine 18 e 19). La Rega presenterà il nuovo elicottero di soccorso alla popolazione in occasione di tre eventi pubblici: venerdì 2 novembre un equipaggio atterrerà sulla Piazza federale di Berna, un altro sabato 17 novembre sulla Theaterplatz di Basilea. L'evento a Zurigo avrà luogo mercoledì 27 febbraio 2019. Entro la metà del 2019, anche gli equipaggi delle basi Rega di Zurigo, Losanna e San Gallo inizieranno a effettuare i loro interventi con il nuovo elicottero di salvataggio. Gli H145 sostituiscono i collaudati elicotteri Rega EC 145, che



in 15 anni a servizio della popolazione svizzera hanno trasportato oltre 60'000 pazienti.

► Maggiori informazioni sugli eventi di Berna, Basilea e Zurigo: [www.events.rega.ch](http://www.events.rega.ch)

#### Ampliamento della flotta

Oltre ai sei H145 già acquistati, la Rega ha ordinato un settimo elicottero dello stesso tipo, che entrerà a far

### I numeri di questa edizione:

# 1'287

visite guidate del Rega-Center o di un'elibase sono state organizzate dalla Rega lo scorso anno.

# 894

CV è la potenza di ognuno dei due motori che alimentano i rotori del nuovo elicottero Rega H145.

# Quattro

altri ospedali in futuro potranno essere raggiunti anche in condizioni di scarsa visibilità. Gli approcci strumentali agli ospedali di Nottwil, Zurigo, Lucerna e Winterthur stanno aspettando l'autorizzazione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC.

# Soccorso sopra un mare di nebbia

**Il racconto della giornata in cui l'equipaggio Rega da Erstfeld ha soccorso e trasportato all'ospedale tre pazienti, attraversando in modo veloce e sicuro una fitta coltre di nebbia alta grazie al sistema di volo strumentale.**

8







40

stazioni meteo, installate o potenziate dalla Rega forniscono dati meteo per il volo aggiornati 24 ore su 24.

In questa domenica mattina di febbraio, le nuvole basse avvolgono la valle della Reuss, nel Canton Uri. Dopo solo 200 metri di dislivello, le ripide pareti a sinistra e a destra del fondovalle scompaiono nella fitta nebbia. Dallo splendido cielo blu sopra la coltre nebbiosa, che annuncia una meravigliosa giornata invernale, il sole non riesce a illuminare la base Rega di Erstfeld, a 402 metri sul livello del mare. Sul televisore nel soggiorno della base scorrono lentamente le panoramiche delle telecamere meteo nelle stazioni sciistiche. L'immagine è sempre la stessa: condizioni perfette per gli sport invernali e un mare di nebbia quasi infinito. Le piste sono ancora vuote. La base di Rega 8, l'indicativo di chiamata radio dell'equipaggio urano, è già in piena attività. Subito dopo il briefing con i colleghi, il pilota Stefan Bucheli ha completato il «Daily Check» e ha sottoposto l'elicottero di soccorso al controllo giornaliero. Nel frattempo, il paramedico Gery Bissig e il medico d'urgenza Marion Städler verificano le attrezzature mediche. Rega 8 è pronta all'intervento.

#### Il sereno sopra la nebbia

Per l'equipaggio le condizioni meteo odierne sono una sfida. Gli appassionati di sport invernali sono sopra la coltre di nebbia, gli ospedali si trovano sotto. «Di norma, gli elicotteri volano a vista e, per motivi di sicurezza, è vietato attraversare una fitta coltre di nebbia alta, anche durante gli interventi di soccorso», spiega Bucheli. Grazie alla cosiddetta procedura di volo strumentale, possiamo forare una cappa di nubi su una rotta di volo predefinita e, ad esempio, volare fino all'aeroporto militare di Emmen anche in condizioni di scarsa visibilità. Tuttavia, al di fuori degli orari di operatività dell'aeroporto, ad esempio nei fine settimana, sono consentiti solo gli avvicinamenti in modalità IFR e nessun decollo, e quindi la procedura di volo strumentale (IFR) è solo un'opzione per il trasporto in ospedale. Oggi, per poter trattare un paziente che si trova oltre la nebbia, l'equipaggio deve trovare un varco nella massa

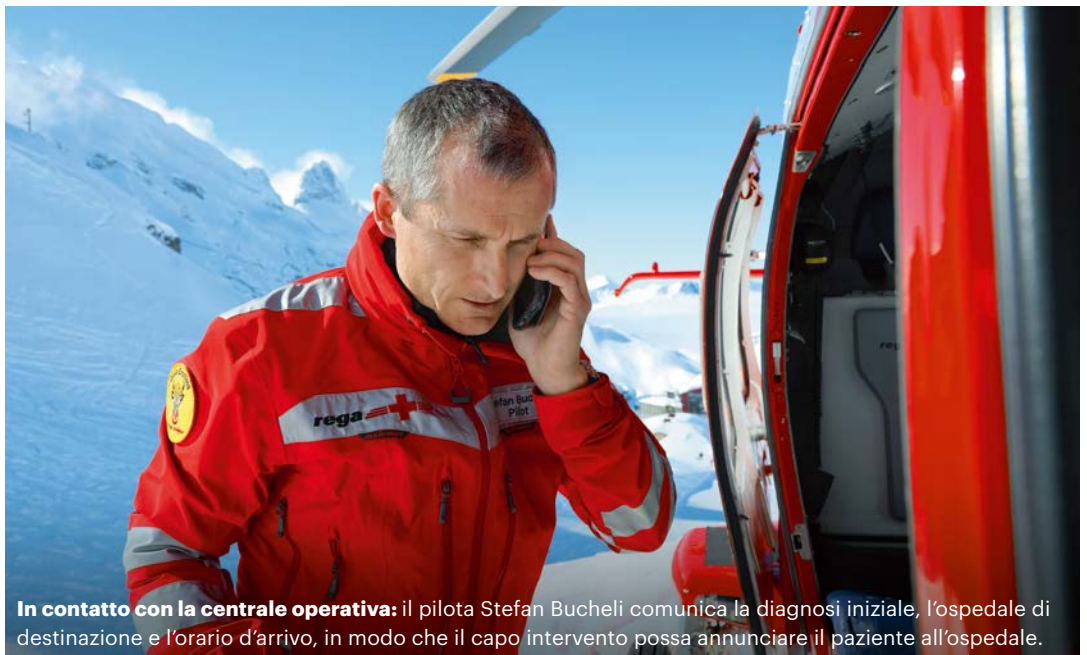
nebbiosa che consenta l'ascesa in modalità volo a vista. Bucheli controlla meticolosamente sul computer i dati delle stazioni meteo Rega e le immagini in diretta delle webcam nelle varie zone. Ciò gli permette d'averne una panoramica della situazione meteo attuale e vedere fin dove s'estende il mare di nebbia. Viene interrotto dalla radio ricetrasmittente sul suo tavolo. È la centrale operativa: «Intervento primario sul Titlis, lesione alla spalla». Il luogo dell'incidente si trova sopra la nebbia. In meno di tre minuti, Rega 8 è già in volo. Sotto il mare di nebbia, sorvolando il Lago d'Uri, si dirige verso lo Zugerland. Deve riuscire a trovare un varco nella cappa nebbiosa. La webcam ne segnalava uno in direzione dell'Albis.

#### Recupero con l'argano da un pendio ripido

Pochi minuti dopo, l'equipaggio trova il varco nella nebbia. E Rega 8 riemerge dalle nuvole, verso il sole. La luce splendente inonda il cockpit. L'impressionante mare di nebbia si estende su tutto il versante nord delle Alpi. Le vette della Svizzera centrale emergono dalla nebbia come fossero isole. L'equipaggio controlla di nuovo le coordinate inviate direttamente sul tablet nel cockpit dal capo intervento della Rega ed esamina le informazioni supplementari: uno sciatore è caduto fuori pista, ferendosi alla spalla. Sul posto, il medico della Rega Marion Städler viene calata accanto al paziente tramite l'argano. Mentre il medico presta soccorso, il pilota Bucheli e il paramedico Bissig aspettano in un luogo d'atterraggio intermedio e discutono su come proseguire l'intervento.

#### Corridoio di volo strumentale nella nebbia

Il loro piano: per trasportare il paziente all'ospedale cantonale di Nidvaldo volando sotto la nebbia, vogliono utilizzare l'avvicinamento strumentale (IFR) dell'aeroporto militare di Emmen. «Solo qualche mese fa, di domenica sarebbe stato vietato. Ma grazie a un permesso speciale dell'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC, ora la Rega può utilizzare l'avvicinamento IFR anche nei fine settimana e di



**In contatto con la centrale operativa:** il pilota Stefan Bucheli comunica la diagnosi iniziale, l'ospedale di destinazione e l'orario d'arrivo, in modo che il capo intervento possa annunciare il paziente all'ospedale.

notte», spiega Bucheli. Il medico Rega Städler riferisce via radio che sta assistendo il paziente e che l'ha preparato per il trasporto con l'argano. Il pilota Bucheli avvia le turbine e il paramedico Gery Bissig si prepara alla porta aperta per l'intervento con l'argano. Poco dopo, il medico di emergenza Städler e il paziente sono appesi all'argano di 90 metri agganciato all'elicottero. Nel luogo d'atterraggio intermedio, il paziente viene trasferito nell'elicottero e l'equipaggio decolla in direzione di Emmen. Sopra la Svizzera centrale, Bucheli inizia a seguire il corridoio di volo strumentale. D'ora in poi, l'elicottero segue autonomamente la rotta grazie a un autopilota d'alta precisione. Bucheli e Bissig controllano che i parametri siano rispettati. L'elicottero s'immerge lentamente nel mare di nebbia. All'interno inizia a fare buio. L'avvolgente fitto grigiore non permette di vedere a un metro di distanza. Dopo un po', la nebbia si dirada e poco dopo spunta la pista dell'aeroporto militare di Emmen. Sotto la nebbia, Rega 8 vola a vista verso l'ospedale cantonale di Nidvaldo, a Stans.

Dopo la consegna del paziente, la centrale operativa di Zurigo annuncia via radio un nuovo intervento: una sciatrice ha subito una grave caduta alla stazione sciistica di Airolo e probabilmente si è rotta la caviglia. Anche durante questo secondo intervento, l'equipaggio riesce a trovare un varco nella nebbia, sale a 3'000 metri d'altitudine e sorvola il Passo del San Gottardo, in direzione di Airolo. Dopo le cure mediche sul luogo dell'incidente, la giovane paziente dev'essere trasportata in ▶

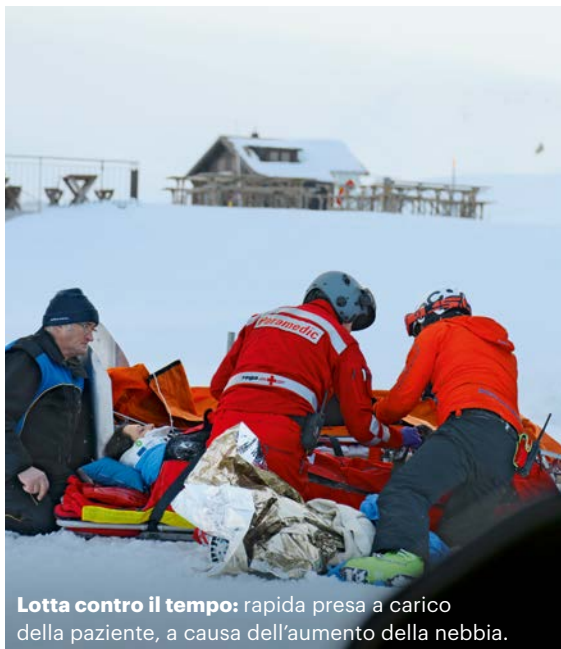


11

**Nebbia a perdita d'occhio:** senza le procedure IFR sarebbe impossibile scendere direttamente all'ospedale.



**Emmen in vista:** sotto la coltre di nebbia spunta la pista dell'aeroporto militare. Da qui, volando a vista, si prosegue fino all'ospedale.



**Lotta contro il tempo:** rapida presa a carico della paziente, a causa dell'aumento della nebbia.



**Stretta sorveglianza:** guardando il monitor, il medico Marion Städler annota il polso, la saturazione d'ossigeno e la pressione del paziente.

La visione della Rega di un soccorso aereo con ogni condizione meteo è in parte già realtà.

elicottero all'ospedale cantonale di Lucerna per ulteriori cure. Oggi è la seconda volta che Rega 8 utilizza l'avvicinamento strumentale di Emmen per raggiungere la meta in modo diretto e sicuro, malgrado la nebbia. «Con queste condizioni meteo, prima dovevamo anche rinunciare agli interventi o consegnare i pazienti all'ambulanza, se per raggiungere l'ospedale fosse stata necessaria una lunga deviazione», spiega Bucheli, aggiungendo che «le procedure IFR offrono nuove possibilità, di cui i nostri pazienti beneficiano direttamente».

#### Rapida presa a carico sulla pista

Poco dopo aver consegnato la paziente ai medici dell'ospedale cantonale di Lucerna, all'equipaggio viene comunicato il terzo intervento della giornata: una donna di mezza età di Melchsee-Frutt lamenta forti mal di testa, vertigini e problemi circolatori. Nel frattempo, è tardo pomeriggio. Rega 8 sorvola in circolo il luogo dell'intervento. Dall'alto sono chiaramente visibili i pattugliatori delle piste che hanno adagiato la paziente su una slitta di soccorso. Ma i piccoli banchi di nebbia che vagano lentamente sopra le piste sono un problema. Se l'equipaggio rimane a terra troppo a lungo per le cure mediche, la nebbia potrebbe avvolgere l'elicottero, impedendo di ripartire. «Soprattutto in montagna, il tempo può cambiare molto in fretta. Dobbiamo quindi tenere sempre d'occhio le condizioni meteo e valutare quanto tempo ci resta per le cure mediche sul posto», spiega Bucheli. Per non correre rischi, dopo

l'atterraggio lascia accesi i motori e la paziente viene imbarcata il più rapidamente possibile. Dopo soli tre minuti, Rega 8 decolla in direzione di Lucerna, appena in tempo per non essere inghiottito dalla nebbia. L'equipaggio urano è di nuovo nel corridoio di volo strumentale verso Emmen. Nella cabina, il medico Städler assiste la paziente. Sospetta che non si tratti di un mancamento, ma di un'emorragia cerebrale. In questo caso, «time is brain», ossia «il tempo è cervello». In altre parole, bisogna agire in fretta: «Più velocemente può essere trattato un paziente e meno sono le probabilità di danni permanenti», spiega. Più tardi si saprà che la reazione professionale di tutti i partecipanti e il rapido trasporto in ospedale hanno permesso un trattamento immediato della paziente, che non ha subito grossi danni.

#### Sforzi a beneficio dei pazienti

Rientrando alla base di Erstfeld, l'equipaggio ripercorre mentalmente la giornata. «La visione della Rega di un soccorso aereo con ogni condizione meteo è in parte già realtà», afferma Bucheli ripensando ai tre voli strumentali effettuati in un giorno attraverso la nebbia. E aggiunge: «Fa piacere vedere che gli sforzi della Rega stanno andando a beneficio dei nostri pazienti. Solo oggi, ne hanno beneficiato in tre».

Adrian Schindler



Sperimentate il volo attraverso la coltre di nebbia nel nostro video: [www.ifr.rega.ch](http://www.ifr.rega.ch)

# 24 ore Rega

Marcel Kalt, 36 anni, ingegnere progettista

**Come ingegnere progettista, alla Rega Marcel Kalt ha trovato la sua vocazione. Nel reparto Design e sviluppo della Rega progetta soluzioni su misura, che permettono di semplificare il lavoro quotidiano degli equipaggi.**

Dal 2012, la Rega è stata autorizzata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ad apportare e certificare piccole modifiche ai jet ambulanza e agli elicotteri di soccorso. Ogni fase di lavoro dev'essere documentata con la massima esattezza. «Nell'aviazione i requisiti sono particolarmente elevati e le restrizioni sono complesse ed estese. Ogni interruttore, ogni piccola lampada che in un aeromobile la Rega fa installare, cambiare o togliere va registrato in modo dettagliato», spiega Marcel Kalt parlando del suo lavoro. L'ingegnere progettista dedica quindi una considerevole parte della sua attività al «lavoro in vista dell'autorizzazione», come lui stesso definisce la meticolosa documentazione.

Che si tratti di un supporto per il tablet dei piloti d'elicottero nel cockpit, di una barella a rotelle per il trasporto dei pazienti negli eliporti degli ospedali o di un fissaggio per i dispositivi installati sull'incubatrice per neonati e nati prematuri, «per me non conta la dimensione di ciò che devo costruire. L'importante è che porti benefici agli equipaggi e ai pazienti».

Da due anni l'ingegnere progettista lavora nel gruppo di progetto



responsabile dell'arredo del nuovo elicottero Rega H145. Con i suoi colleghi ingegneri coordina la realizzazione dell'arredo della cabina, installato e approvato da un'azienda svizzera specializzata.

Da tre anni Marcel Kalt fa parte del team d'ingegneri della Rega. Ogni giorno, con i mezzi pubblici, il 36enne argoviese raggiunge il Rega-Center dell'aeroporto di Zurigo, per poi fare ritorno nella valle di Frick, dove vive e dove ha anche svolto

l'apprendistato di progettista. Con un perfezionamento come tecnico di progettazione SSS e con oltre dieci anni d'esperienza nel campo dell'ingegneria meccanica, completa in modo ottimale il team di sviluppo della Rega. «Non ho mai voluto lavorare dall'altra parte del Gubrist, è troppo lontano. Ma per la Rega mi sposto volentieri», afferma ammiccando.

Per realizzare un suo sogno, sarebbe disposto ad andare anche più lontano: «Mi piacerebbe tanto imparare ad andare bene in barca a vela, per poi navigare attraverso gli oceani».



**L'ingegnere progettista** si occupa delle innovazioni tecniche e dei miglioramenti negli aeromobili e della loro autorizzazione.

Ariane Lendenmann

Continua a pagina 14 ►

«Finché non trovo  
la soluzione  
migliore, non mollo»



08:20

▲ L'arredo del nuovo elicottero Rega H145 è stato studiato su misura per le esigenze dell'equipaggio e del paziente. Tutto è stato costruito in modo da essere molto leggero, ma allo stesso tempo stabile e per poter essere installato e rimosso rapidamente, senza usare attrezzi.

◀ Le modifiche minori ai jet ambulanza e agli elicotteri di soccorso sono sviluppate e certificate dal team d'ingegneri interno della Rega. Marcel Kalt realizza complessi disegni di costruzione e modelli tridimensionali creati al computer.

14



10:05

► Marcel Kalt produce i primi prototipi di un'innovazione con una stampante 3D. Così può controllare come funzionano senza dover aspettare a lungo un costoso modello prodotto in modo convenzionale.



11:00

► Prima che un'innovazione possa essere installata nell'aeromobile, viene sottoposta a un test di carico. In caso d'emergenza, l'arredo di un elicottero Rega dev'essere in grado di resistere ad accelerazioni fino a 20 g.



13:20



◀ Nell'aviazione le direttive legali sono molto severe. La preparazione di tutta la documentazione necessaria per l'autorizzazione da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea AESA comporta quindi un ingente lavoro burocratico.



▲ Con un collega ingegnere e un tecnico d'avionica, Marcel Kalt discute dei progressi compiuti nell'installazione dell'elettronica e nell'arredo dell'elicottero di soccorso H145.



◀ Sull'arredo della cabina del nuovo elicottero Rega H145 si è lavorato per oltre due anni, ottimizzandolo fino a quando è stato prodotto, installato e autorizzato da un'azienda svizzera specializzata.

► In gioventù Marcel Kalt ha praticato con successo ginnastica artistica. E continua a praticarla nel gruppo attivi della società di ginnastica a cui è rimasto fedele. Quando il lavoro glielo permette, ama viaggiare alla scoperta di paesi lontani.



# Approcci agli ospedali tra le nuvole

**Nel reportage alle pagine 8-12 vi abbiamo raccontato come, malgrado la nebbia, l'equipaggio urano sia riuscito a soccorrere tre pazienti in zone scistiche sopra la nebbia alta, utilizzando l'approccio strumentale all'aeroporto militare di Emmen. In condizioni di scarsa visibilità, per permettere ai piloti di raggiungere direttamente non solo gli aeroporti ma anche gli ospedali, servono procedure d'avvicinamento strumentale per gli eliporti d'ospedale. Scoprite perché questi approcci sono molto importanti, a che punto è la Rega oggi e come funzionano i voli d'approccio strumentale agli ospedali.**

16

**La Rega spera di ottenere presto l'autorizzazione per gli approcci IFR agli ospedali di Nottwil, Zurigo, Lucerna e Winterthur.**

La scarsa visibilità è ancora il motivo più frequente per cui un equipaggio Rega non può intervenire o deve interrompere un intervento in corso. Per aiutare in futuro ancora più persone in emergenza, da anni la Rega persegue la sua visione del soccorso aereo con qualsiasi tempo. Per intervenire con quasi qualsiasi tempo, in collaborazione con le Forze aeree svizzere e la società di controllo del traffico aereo Skyguide, stiamo sviluppando il Low Flight Network (LFN). Questa rete nazionale di corridoi di volo strumentale collegherà aeroporti, aerodromi, ospedali e basi Rega. Come lungo un'autostrada, anche in caso di visibilità ridotta l'elicottero potrà quindi seguire una rotta di volo registrata nel computer di bordo. Questo consentirà di eseguire interventi finora impossibili.

#### **Ospedali come entrate e uscite autostradali**

Alcune rotte LFN sono già stabilite e vengono utilizzate dagli equipaggi della Rega, altre sono in costruzione (vedi cartina a pagina 17). I singoli segmenti non sono però sufficienti: per consentire agli elicotteri della Rega di immettersi nella rete di rotte e di potere poi uscire, il LFN ha bisogno di entrate e uscite, come avviene nella rete autostradale. Finora, gli aerodromi militari, come ad esempio quello di Emmen, servono principalmente da «svincolo» perché dispongono già di voli d'approccio IFR autorizzati. La Rega auspica però di poter utilizzare gli ospedali e le basi Rega come entrate e uscite nella rete di corridoi, per trasportare all'ospedale in caso

d'emergenza i pazienti in modo rapido e sicuro, senza deviazioni.

#### **A Berna un progetto pilota di successo**

Il progetto pilota dell'Inselspital di Berna mostra il funzionamento: dall'autorizzazione nel 2011, è l'unico ospedale in Svizzera in cui gli equipaggi della Rega possono atterrare e da cui possono decollare direttamente, anche in condizioni di scarsa visibilità, grazie a una propria procedura IFR. Ciò che da molti anni si dimostra valido a Berna e che ha aiutato centinaia di pazienti, dovrebbe diventare realtà anche altrove. A Nottwil, ad esempio: i pazienti con gravi lesioni alla schiena, che necessitano di un trasporto delicato in elicottero di soccorso, dovrebbero poter essere trasportati al Centro svizzero per paraplegici anche in condizioni di scarsa visibilità. In modo diretto, veloce e in tutta sicurezza.

#### **La Rega è in attesa dell'autorizzazione**

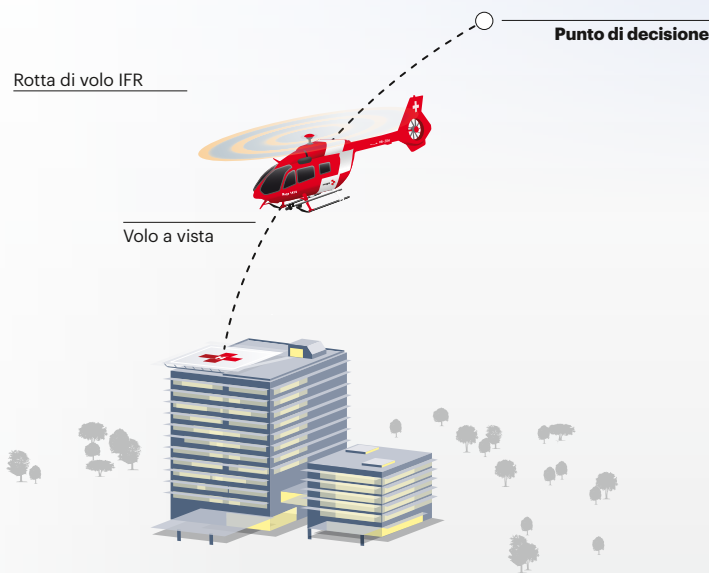
Le procedure IFR elaborate dalla Rega per gli approcci all'ospedale devono essere approvate dall'Ufficio federale dell'aviazione civile. La Rega ha presentato la documentazione necessaria per i voli d'approccio al Centro per paraplegici di Nottwil, all'Ospedale universitario di Zurigo, all'Ospedale cantonale di Lucerna e a quello di Winterthur, nella speranza di ottenere presto l'autorizzazione.

Siccome le nuove procedure IFR consentono di compiere voli di salvataggio che finora do-



## Sistema di volo strumentale

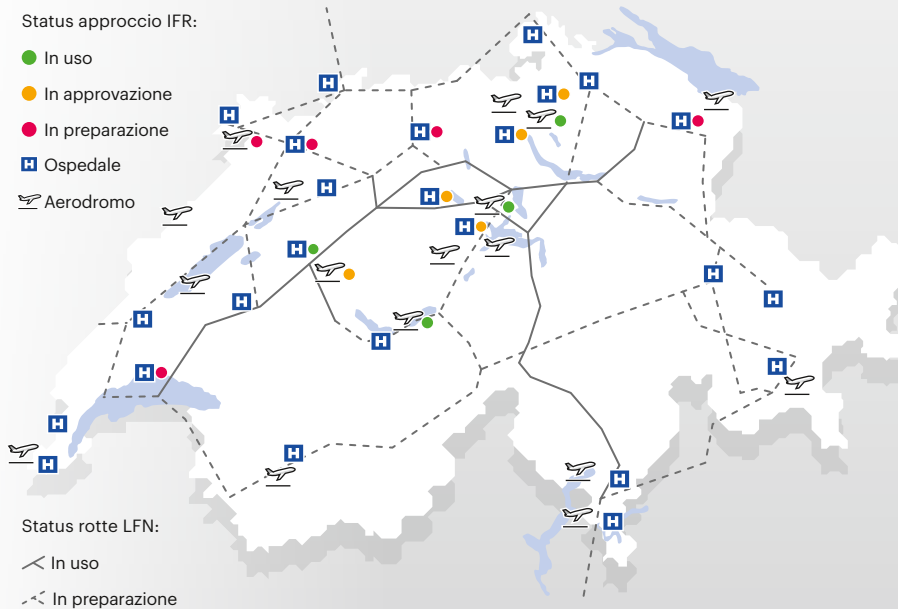
### Procedure d'approccio IFR agli eliporti degli ospedali



### Come funzionano gli approcci IFR agli ospedali

L'elicottero Rega diretto all'ospedale scivola come su rotaie attraverso la coltre di nebbia alta. Dal cockpit la vista è ridotta a pochi metri. L'autopilota guida con grande precisione l'elicottero lungo un corridoio di volo predefinito, utilizzando l'approccio strumentale (IFR). In questo caso, il pilota non si orienta come di solito secondo le procedure di volo a vista in base ai dintorni, ma con l'aiuto degli strumenti nel cockpit controlla se l'elicottero mantiene la rotta registrata nel computer. Grazie agli strumenti di navigazione ad alta precisione e alla navigazione satellitare d'avanguardia, l'elicottero «sa» sempre dove si trova nello spazio tridimensionale. Poco dopo l'aeromobile in avvicinamento raggiunge il cosiddetto punto di decisione, ossia il punto definito nell'approccio in cui il pilota deve decidere se disattivare l'autopilota e dirigersi verso l'eliporto seguendo la procedura del volo a vista o se continuare sulla rotta predefinita nella procedura di volo strumentale e raggiungere un eliporto alternativo.

### Panoramica del Low Flight Network



vevano essere annullati o interrotti, in futuro un numero ancora maggiore di pazienti potrà beneficiare del soccorso aereo medicalizzato. L'imminente estensione del LFN con il collegamento degli ospedali e delle basi Rega rappresenta quindi un significativo miglioramento delle cure mediche aeree di base.

#### Più sicurezza durante l'intervento

Le procedure IFR aumentano anche la sicurezza dei pazienti, degli equipaggi e di terzi: oggi, in caso di condizioni meteo incerte, gli equipaggi della Rega devono valutare se un volo d'approc-

cio a vista a un ospedale sia possibile oppure no. Se è impossibile, devono deviare verso un ospedale più lontano o consegnare il paziente a un'ambulanza. Entrambi i casi comportano un ritardo per il paziente. Con un approccio diretto IFR, in futuro un ospedale potrà essere raggiunto direttamente anche in condizioni meteo incerte.

Gli approcci IFR agli ospedali sono quindi componenti importanti del Low Flight Network, la rete di corridoi di volo strumentale al centro della visione della Rega di un soccorso aereo con qualsiasi tempo, a beneficio della popolazione svizzera.

Adrian Schindler



#### Nel video

scoprirete un volo d'approccio strumentale a un ospedale: [www.ifr.rega.ch](http://www.ifr.rega.ch)

# Il nuovo elicottero Rega H145

Da poco l'equipaggio della base di Berna compie i suoi interventi con il nuovo elicottero Rega del tipo Airbus Helicopters H145. L'arredo dell'elicottero di soccorso di ultima generazione è stato sviluppato dalla Rega negli ultimi due anni. Entro la metà del 2019, anche le basi di Basilea, Zurigo, Losanna e San Gallo saranno dotate di un H145.

## Più potenza per ogni evenienza

I due motori dell'H145 sono molto più potenti di quelli del suo predecessore. Il nuovo elicottero della base di pianura dispone quindi di maggiori riserve di potenza durante l'intervento: un vantaggio per gli equipaggi in missione di soccorso o in caso d'emergenza. Nonostante i motori più potenti, l'H145 non è più rumoroso dell'EC 145. Al contrario: il Fenestron, ovvero il rotore di coda carenato, rende il nuovo elicottero Rega addirittura più silenzioso.

18

Tagliacavi

Radar meteo

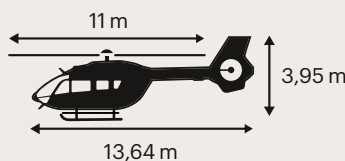
Faro di ricerca



## Strumenti di navigazione e di comunicazione all'avanguardia

L'H145 è dotato di un moderno cockpit in vetro e di un sistema avionico di nuova concezione: durante il volo, tutte le informazioni importanti per il pilota e i paramedici sono visualizzate in modo chiaro su tre grandi schermi. Il precisissimo autopilota a quattro assi controlla non solo l'assetto di volo su tre assi, ma anche la potenza. Grazie a questo «quarto asse», l'elicottero può rimanere in volo stazionario autonomamente, ad esempio durante un intervento con verricello.

### L'H145 in breve



**Peso max. al decollo:**  
3'700 kg



**Verricello:**  
90 m di cavo



**Potenza:**  
2 x 894 CV



**Operatività garantita:**  
5'000+ m s/m



**Velocità di crociera:**  
230 km/h



**Posti pazienti:**  
1 sdraiato, 1 seduto



Verricello

Rotore di coda carenato per minori emissioni acustiche

## L'equipaggio Rega



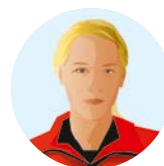
### Il pilota

Il pilota è responsabile dell'aeromobile e garantisce l'esecuzione precisa, sicura e veloce dell'intervento. In caso di necessità, assiste i suoi due colleghi nella cura del paziente sul luogo dell'incidente e comunica con la centrale operativa.



### Il paramedico

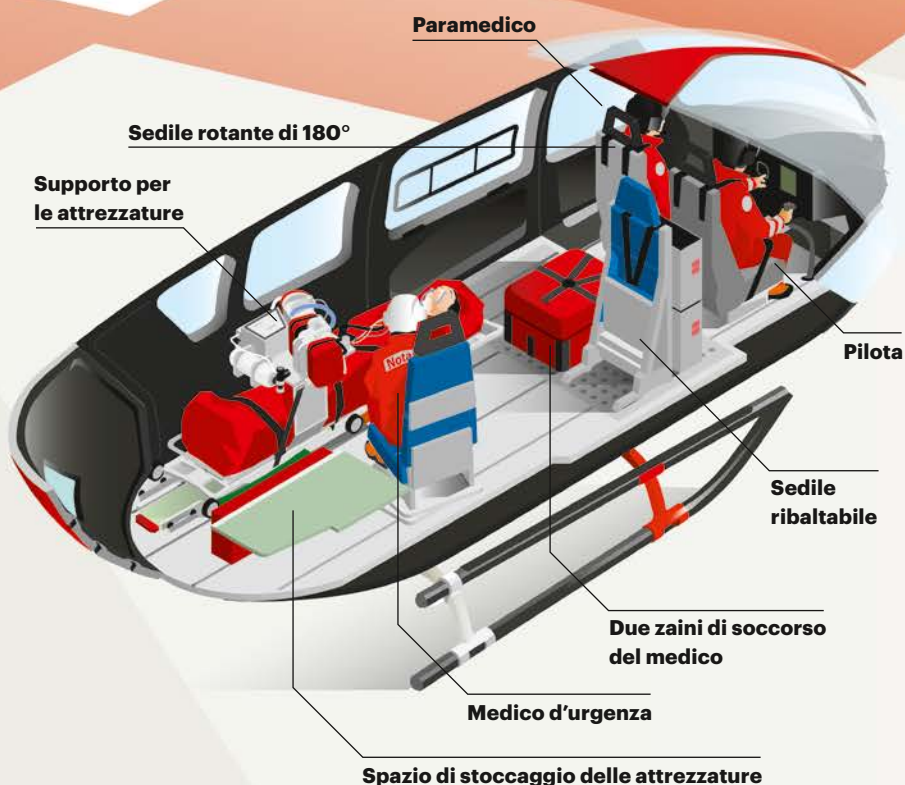
In volo, il paramedico assiste il pilota nel cockpit occupandosi dei navigatori e del collegamento radio. A terra, affianca il medico d'urgenza nelle cure mediche immediate. Quando l'elicottero non può atterrare vicino al paziente, il paramedico aziona il verricello.



### Il medico d'urgenza

Il medico d'urgenza è responsabile del paziente. Stabilizza le sue funzioni vitali, verifica la trasportabilità e decide l'ospedale di destinazione idoneo. È affiancata dal paramedico.

19



Paramedico

Sedile rotante di 180°

Supporto per le attrezzature

Pilota

Sedile ribaltabile

Due zaini di soccorso del medico

Medico d'urgenza

Spazio di stoccaggio delle attrezzature

## La polivalente unità di cure intensive volante

Lo spettro degli interventi eseguiti dalle basi di pianura Rega è ampio: spazia dagli incidenti stradali e nel tempo libero alle malattie acute, fino ai trasporti speciali in terapia intensiva da ospedale a ospedale. La cabina dell'H145, progettata secondo le direttive della Rega, offre la massima flessibilità possibile (vedi pagina 22): i neonati prematuri possono ad esempio essere trasportati in un ospedale pediatrico nella propria incubatrice portatile in cabina. Con una macchina cuore-polmone mobile, durante il volo verso una clinica specializzata, anche i pazienti gravemente malati vengono curati dall'equipaggio nell'«unità di cure intensive volante» della Rega.

# «E D'UN TRATTO IL MIO FIANCO SINISTRO ERA COME PARALIZZATO»



Ascoltate la storia Rega  
di Manuel Höchli, 11.  
[soccorsomio.ch/manuel](https://soccorsomio.ch/manuel)

Diventate sostenitori ora.



# L'opinione



**Ernst Kohler**

«La Rega coordina gli interventi in volo, la centrale d'allarme quelli a terra. Una soluzione efficiente, sicura e sensata»

Di recente mi trovavo nella centrale operativa della Rega con i rappresentanti di un'organizzazione di soccorso aereo straniera. Stavo spiegando come i nostri capi intervento organizzano gli interventi dei nostri elicotteri Rega in Svizzera. Il capo delegazione ha commentato: «Lo fanno proprio come andrebbe fatto, con una propria centrale operativa, che non solo mobilita gli equipaggi, ma li gestisce anche». Non avrebbero una centrale di coordinamento. I loro equipaggi d'elicottero sarebbero contattati direttamente da diverse centrali di coordinamento, che normalmente mobiliterebbero le ambulanze e saprebbero poco sulle possibilità, ma anche sui limiti del soccorso aereo. Questo provoca allarmi errati, ritardi e scarso coordinamento con altri partner d'intervento. Nel migliore dei casi, questo modo di procedere è semplicemente più laborioso, nel peggiore dei casi pregiudica la cura del paziente.

Gli equipaggi d'elicottero della Rega sono gestiti dalla sua centrale operativa da quando è stata fondata, oltre 60 anni fa. E a ragione: anche se, sia in volo sia a terra, si tratta di mobilitare i mezzi di soccorso più vicini e più idonei, c'è molta differenza tra l'organizzazione dell'intervento di un'ambulanza o di un elicottero di soccorso. Durante una missione, gli equipaggi d'elicottero sono continuamente assistiti dalla centrale operativa con informazioni importanti per la sicurezza del volo, ad esempio con dati meteo aggiornati o, di notte, su altri utenti dello spazio aereo. I capi intervento sono anche responsabili del coordinamento tra gli equipaggi della Rega

e altri partner d'intervento, come i soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS.

Il principale vantaggio del coordinamento centrale da parte della Rega è tuttavia la visione d'insieme: avendo una panoramica di tutti gli elicotteri delle 12 basi Rega dislocate in tutta la Svizzera, in caso d'emergenza i capi intervento possono sempre impiegare quello più idoneo. Può quindi succedere che l'equipaggio di Erstfeld esegua un intervento nell'Unterland zurighese, perché, dopo la consegna di un paziente, è già pronto per un nuovo intervento, sul tetto della Clinica pediatrica di Zurigo. Ed è quello più vicino al paziente.

Le parole del capo delegazione mi hanno ricordato che la centrale operativa della Rega non è cosa scontata. Ci sono sempre state voci propense ad affidare il coordinamento del soccorso aereo a una centrale d'allarme, l'ultima volta nel 2013, nel Canton Berna. In seguito, il cantone, Air-Glacières e la Rega hanno convenuto che tutti gli elicotteri di soccorso debbano essere coordinati esclusivamente tramite la centrale operativa della Rega, per «garantire uno spiegamento coordinato e senza ritardi».

Oggi constatiamo che la soluzione in cui entrambe le centrali operative si concentrano sulle proprie competenze specifiche ha dimostrato la sua validità. La Rega coordina gli interventi in volo, la centrale d'allarme quelli a terra. Questa separazione netta fa risparmiare tempo prezioso in caso d'emergenza. È una soluzione efficiente, sicura e sensata.

21

**C'è molta differenza tra l'organizzazione dell'intervento di un'ambulanza o di un elicottero di soccorso.**



**Ernst Kohler**

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

# «Un salto di qualità per equipaggi e pazienti»

22

**«Il nuovo elicottero Rega H145 non è solo un modello successivo, ma una nuova generazione di elicotteri di soccorso», spiega Markus Reichenbach. Il capo paramedico della Rega è anche responsabile dell'arredo della cabina, che è stato sviluppato negli ultimi due anni.**

## L'H145 del costruttore Airbus Helicopters è il modello successivo del collaudato elicottero Rega EC 145. Quali sono le differenze?

La caratteristica più evidente è il Fenestron, che avvolge il rotore di coda come una capsula protettiva. Rende l'H145 non solo più silenzioso del suo predecessore, ma anche più sicuro per chiunque lavori intorno all'elicottero di soccorso. Inoltre, l'H145 ha una potenza notevolmente superiore e un'avionica all'avanguardia (vedi anche le pagine 18 e 19). I nostri piloti ne sono entusiasti e parlano di un salto di qualità.

### Cosa significa una potenza superiore durante un intervento?

Le riserve di potenza supplementari danno al pilota più margine di manovra ed è un vantaggio, sia durante gli interventi normali, ad esempio con l'argano, sia per un'eventuale emergenza. Avere più potenza ci aiuta anche quando abbiamo a bordo altri specialisti, come ad esempio un soccorritore alpino del Club Alpino Svizzero CAS o un cardiotecnico di un centro ospedaliero.

### A parte il cockpit, la Rega ha acquistato l'elicottero «vuoto». Come ha proceduto per lo sviluppo della cabina?

Sulla base dei nostri 15 anni d'esperienza negli interventi con l'EC 145, abbiamo rivisto l'arredo, ottimizzandolo ulteriormente per l'H145. Nel corso degli ultimi due anni, assieme ai nostri ingegneri (vedi da pagina 13) e a un'azienda specializzata, abbiamo apportato numerose modifiche,

importanti e di minore entità, per garantire ai nostri pazienti un'assistenza ancora migliore. Grazie alla nuova disposizione dell'attrezzatura, nell'H145 ora il medico d'urgenza Rega ha più spazio e questo facilita il lavoro sul paziente.

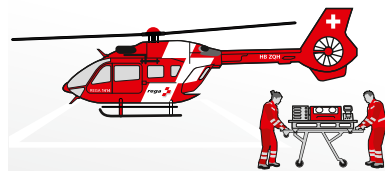
### Per lei cosa cambierà?

Di solito in volo sono seduto davanti, a sinistra del pilota, e lo aiuto nella navigazione e nelle comunicazioni radio. All'inizio ho quindi dovuto abituarci alla nuova disposizione degli schermi e dei dispositivi nel cockpit. Ora posso girare indietro il mio sedile di 180 gradi: se durante il volo le condizioni del paziente peggiorano, posso assistere il medico in cabina.

### Come paramedico, durante gli interventi aziona l'argano. Questo è cambiato?

Il collaudato argano di soccorso con 90 metri di cavo d'acciaio è lo stesso, ma abbiamo ottimizzato la manovrabilità durante l'uso. Grazie al sedile anteriore rotante, il paramedico, durante il volo, può ora passare dal cockpit alla cabina per azionare l'argano di soccorso e calare il medico sul luogo d'intervento. In passato, abbiamo sempre dovuto fermarci prima di un'operazione di salvataggio con verricello. Un'altra idea del team di progetto, che abbiamo realizzato, ci aiuta nelle operazioni notturne con l'argano: attraverso la pulsantiera di controllo dell'argano, il paramedico può dirigere un faro posto sotto la pancia dell'elicottero, per illuminare il luogo dell'incidente.

## S Arredo stabile e multifunzionale



I requisiti per gli interni degli elicotteri Rega sono molto complessi: l'arredo dev'essere il più leggero possibile e molto stabile, in grado di resistere in caso d'emergenza ad accelerazioni fino a 20 g, come prescritto dall'Agenzia per la sicurezza aerea AESA. Inoltre, ogni attrezzatura speciale, ad esempio per il trasporto di neonati prematuri, deve poter essere installata dall'equipaggio in brevissimo tempo senza attrezzi.

### Altre innovazioni pensate appositamente per la Rega?

Un intervento Rega su quattro si svolge di notte. I nostri piloti indossano visori notturni che amplificano la luce residua. Quanto può essere luminosa l'illuminazione della cabina in modo che il medico possa riempire una siringa, ma senza che il pilota sia disturbato dalla sorgente luminosa? Come soluzione abbiamo scelto le lampade a LED, che si possono regolare facilmente. Nella cabina di un elicottero di soccorso conta soprattutto la funzionalità. È sensato ciò che facilita la quotidianità degli interventi, permettendoci di concentrarci sull'essenziale: il paziente.

### Il nuovo elicottero Rega è entrato in servizio da poco. Quali sono le reazioni?

Le reazioni dei nostri equipaggi sono eccellenti. Sono convinto che la storia di successo del collaudato predecessore, l'EC 145, che nei suoi 15 anni di attività ha trasportato oltre 60'000 pazienti, continuerà. Con l'H145 scriveremo un nuovo capitolo della storia della Rega.

Intervista: Ariane Lendenmann



24

**Primo atterraggio in Ticino:** i piloti della Rega Urs Nagel e Nadine Flückiger atterrano per la prima volta a Lugano-Agno con il nuovo jet Rega Challenger 650.



**Consegna sulla pista:** accompagnata dal medico della Rega, la paziente viene trasportata in ambulanza all'Ospedale regionale di Lugano per il proseguimento delle cure.



# Atterraggio preciso in Ticino

Massima concentrazione: l'atterraggio all'aeroporto di Lugano-Agno è uno dei più impegnativi d'Europa per via della pista corta, che richiede non solo abilità di pilotaggio, ma anche una pianificazione precisa. Con troppo vento in poppa o un serbatoio troppo pieno, la pista corta non è sufficiente per consentire l'arresto degli aerei più grandi, come il jet Rega. Il capo pilota e capitano Urs Nagel e la copilota Nadine Flückiger sono atterrati spesso a Lugano-Agno. Ma il volo odierno è un evento speciale: questo è il primo atterraggio a Lugano del nuovo jet Rega del tipo Bombardier Challenger 650.

Nella cabina del jet ambulanza, la paziente ticinese Margarete Torti e suo marito, seduto vicino a lei, non s'accorgono dei preparativi per l'atterraggio nel cockpit. Mentre il sole che splende sul Ticino attraversa i grandi finestrini, il medico di volo della Rega Harald Nater controlla per l'ultima volta l'infusione e le altre apparecchiature mediche, prima di sedersi e allacciare la cintura di sicurezza per l'atterraggio. Si rivolge all'anziana signora ticinese parlando sottovoce: «Tra pochi minuti atterreremo a Lugano. All'ospedale, così vicino a casa sua, avrà modo di riprendersi».

## Un collasso durante la cena

Tre settimane fa, la signora Torti ha avuto un collasso improvviso mentre cenavano a Vienna: «Mi stava passando un piatto, si è girata ed è svenuta», racconta il signor Torti descrivendo il terribile momento vissuto nell'appartamento di vacanza viennese della coppia conosciutasi

**Dopo un'operazione alla cistifellea, una paziente viene rimpatriata da Vienna a Lugano con il nuovo jet Rega, che atterra per la prima volta sulla corta pista dell'aeroporto ticinese.**

25

oltre 60 anni fa durante gli studi nella città sul Danubio. «All'inizio, ho pensato a un mancato. Ho telefonato a un mio amico medico, che è arrivato subito e le ha fatto un prelievo di sangue nell'appartamento», racconta Torti. Per fortuna il medico capisce che la situazione è grave. Poco dopo, all'ospedale, alla signora Torti viene diagnosticata una rottura della cistifellea e viene operata. Dopo l'operazione, subentrano però delle complicazioni che non le permettono di tornare in Svizzera per un ulteriore trattamento. Il signor Torti chiede tuttavia regolarmente al medico curante quando sua moglie potrà tornare a casa. Alla fine, il medico dà il via libera per un trasporto a Lugano. Il signor Torti contatta l'assicurazione, che affida alla Rega gli accertamenti medici, l'organizzazione e l'esecuzione del rimpatrio. Nella centrale operativa della Rega, il medico consulente si mette in contatto con il medico curante sul ▶

In un aereo la pressione atmosferica corrisponde a circa un'altezza di 2'000 metri sul livello del mare.

posto, per avere un quadro il più preciso possibile dello stato di salute della signora Torti. È davvero trasportabile?

**Accertamenti precisi prima del rimpatrio**

Soprattutto dopo operazioni nella cavità addominale, è necessaria molta cautela: benché la cabina sia pressurizzata, in un aereo la pressione atmosferica corrisponde a circa un'altezza di 2'000 metri sul livello del mare. A causa della minore pressione nella cabina, l'aria s'espande nelle cavità del corpo, ad esempio nell'intestino, e questo può creare problemi. Inoltre, a quest'altezza, la saturazione d'ossigeno è più bassa. Negli accertamenti va tenuto conto di tutto ciò. Dopo un lungo colloquio con il medico viennese, la consultazione dei referti medici trasmessi e un accertamento con l'ospedale di

destinazione di Lugano, il medico consulente della Rega dà il via libera: la signora Torti può essere rimpatriata con il jet ambulanza, sdraiata e sotto stretta sorveglianza. La centrale operativa della Rega organizza il rimpatrio dalla A alla Z. Il trasporto dall'ospedale all'aeroporto di Vienna, la mobilitazione dell'equipaggio, la giusta quantità di cherosene per il volo, i piani di volo per la sicurezza aerea, il trasporto all'ospedale regionale dopo l'atterraggio in Ticino, l'annuncio della paziente all'ospedale: tutto è accuratamente pianificato nei minimi dettagli, in modo che, il giorno dopo, l'intervento possa svolgersi senza problemi o sorprese. Tuttavia, quando la capo intervento della Rega lo informa telefonicamente che il giorno dopo sua moglie e lui saranno prelevati in ospedale e rimpatriati a bordo del jet Rega, il signor Torti non s'accorge della complessa organizzazione necessaria per l'intervento.

**S Un anno di attività di rimpatrio in cifre**



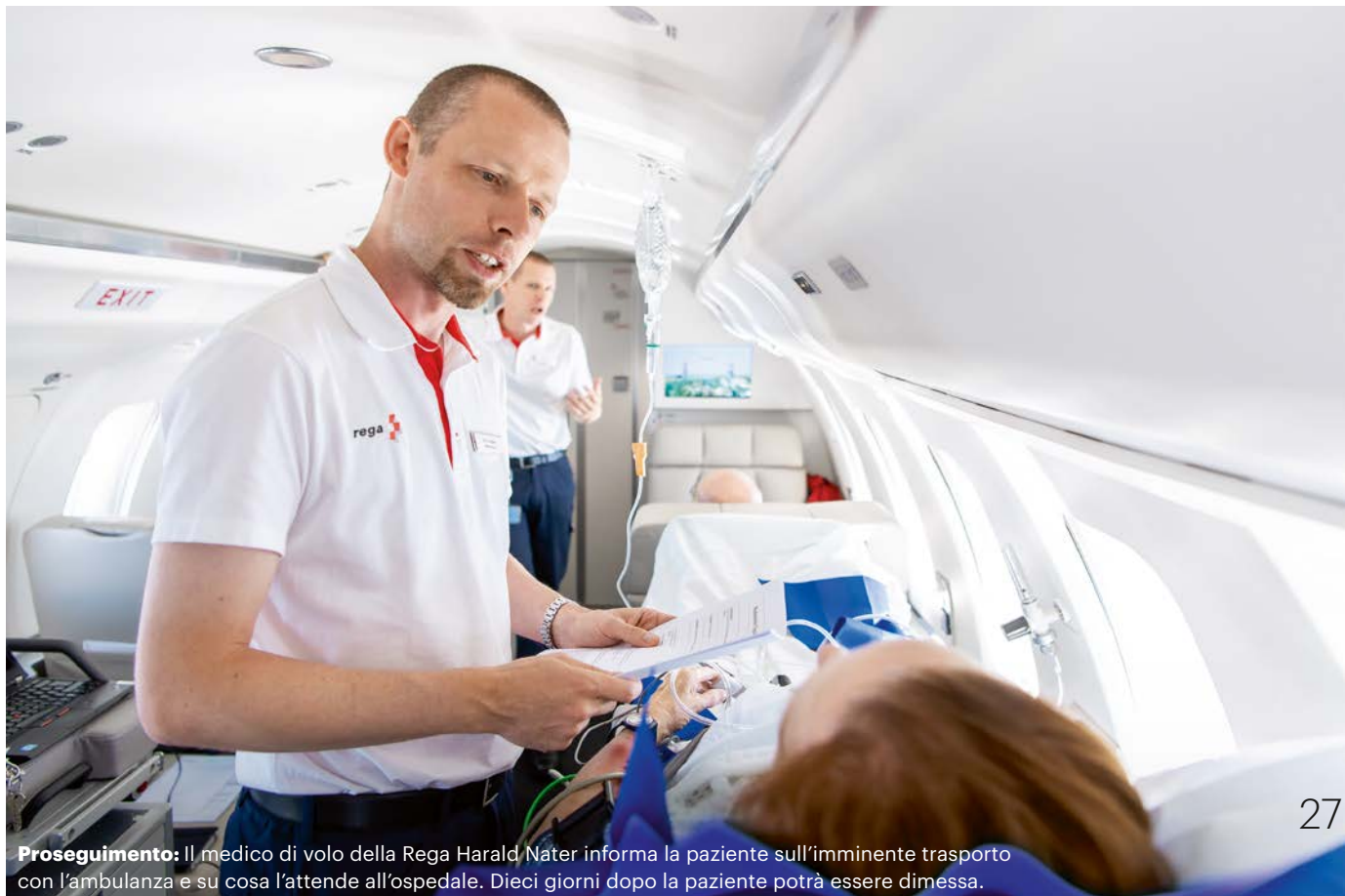
I tre jet Rega atterrano ogni anno in circa 400 diversi aerodromi in tutto il mondo, un numero circa quattro volte maggiore rispetto alla più grande compagnia aerea svizzera. Quando possibile, la Rega sceglie sempre l'aerodromo più vicino a dove si trova il paziente.

**Già rimpatriato anche il marito**

Il Challenger 650 ha appena completato una lunga curva a sinistra e ora sta scendendo tra le colline che si trovano a nord dell'aeroporto di Lugano-Agno. Finora l'intervento si è svolto esattamente secondo i piani. Il signor Torti racconta la sua esperienza con la Rega all'infermiere specializzato in cure intensive Dirk Råber: «Molti anni fa, a causa di un'emergenza medica, anch'io sono stato rimpatriato da Amsterdam con un jet Rega. Del mio volo di rimpatrio ricordo poco, solo che nel vecchio aereo non c'era così tanta luce».

**I piloti hanno tutto sotto controllo**

L'atterraggio è imminente e nel cockpit Urs Nagel e Nadine Flückiger sono concentratissimi. Il carrello d'atterraggio è già esteso. Nel frattempo, durante l'avvicinamento, dal finestrino del cockpit l'aeroporto di Lugano-Agno appare sempre più grande, mentre la pista è corta anche vista da vicino. I quattro grandi schermi nel cockpit mostrano tutte le informazioni



**Proseguimento:** Il medico di volo della Rega Harald Nater informa la paziente sull'imminente trasporto con l'ambulanza e su cosa l'attende all'ospedale. Dieci giorni dopo la paziente potrà essere dimessa.

importanti: posizione, altitudine, velocità, ma anche dati meteo e altezza delle colline circostanti. Per l'avvicinamento, il pilota Urs Nagel ripiega il cosiddetto head-up display, che è ora direttamente davanti ai suoi occhi. Lo schermo trasparente funge da superficie di proiezione per i dati di volo selezionati. Il pilota della Rega ha così sempre a disposizione tutte le informazioni nel suo campo visivo, senza dover abbassare la testa. A circa 15 metri dal suolo, i piloti Rega riducono completamente la potenza delle turbine e sollevano il muso del jet Rega. L'HB-JWA atterra dolcemente a Lugano, riuscendo a fermarsi ben prima della fine della pista.

**Assistenza fino all'ospedale di destinazione**

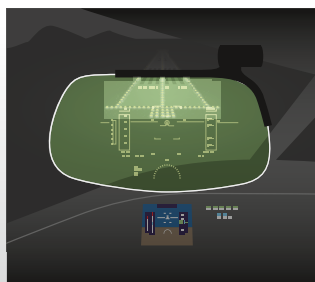
Con abili movimenti delle mani, la pilota Nadine Flückiger apre la porta d'uscita del jet Rega e con cautela lascia scendere a terra la scala. Insieme a Urs Nagel monta la rampa, che durante il volo era stata piegata e riposta nella parete esterna del jet. L'ambulanza organizzata dalla centrale operativa della Rega arriva puntuale sulla pista di rullaggio, con le luci blu accese. Ci si saluta e i colleghi ticinesi della Croce Verde aiutano immediatamente a spingere la signora Torti giù dalla rampa nell'ambulanza, in

modo lento e delicato. Il medico di volo Harald Nater accompagna i signori Torti all'ospedale e consegna la sua paziente al medico curante. Congedandosi, il signor Torti racconta che, dalla loro casa, da anni vedono tutti i giorni elicotteri della Rega atterrare all'ospedale di Lugano. «Ho sempre detto: sosteniamo la Rega, perché un giorno su un elicottero di soccorso del genere potremmo esserci noi. Non abbiamo avuto bisogno di un elicottero Rega, ma del jet Rega. Addirittura per la seconda volta».

*Harald Schreiber*



**Il cockpit della Rega: high-tech davanti agli occhi**



Oltre ai dati di volo selezionati, sul visore a sovrimpressione dei piloti, l'head-up display, può essere proiettata anche un'immagine termica dell'ambiente circostante. Le informazioni necessarie sono fornite da una telecamera a infrarossi installata sul muso del jet Rega.

# A casa in elicottero

**A causa di un incidente stradale, un'anziana signora ha riportato gravi ferite e, ricoverata in ospedale, attende di poter tornare in Svizzera. Ci pensa Rega 6.**



28

## Casale Monferrato (IT), 26.7.2018

È una splendida giornata di mezza estate alla base Rega Ticino. La crew ha da poco finito il consueto briefing mattutino, quando suona l'allarme. Una signora anziana, a seguito di un incidente stradale, ha riportato gravi ferite e necessi-

**Corrado Sasselli, pilota**

«La Rega opta sempre per il mezzo più idoneo e rapido per prestare soccorso ai pazienti»

ta della Rega. Questa volta però l'elicottero non decollerà come sempre entro cinque minuti. La donna infatti è ricoverata all'Ospedale Santo Spirito di Casale Monferrato, in Italia. La centrale a Zurigo invia tutte le informazioni, compreso l'incarto della paziente, così che il medico ne conosca il quadro clinico. Trattandosi di una missione oltreconfine, il pilota deve preparare un piano di volo e organizzare tutto nei minimi dettagli, dagli stop per il rifornimento di carburante, fino alla trasferta della paziente in ambulanza dall'ospedale al piccolo aeroporto di Casale Monferrato. Sbrigate tutte le necessarie formalità, la crew di Rega

6 decolla dall'aeroporto cantonale di Locarno, con destinazione Casale Monferrato. La meteo è favorevole e dopo 35 minuti di volo, l'elicottero

rosso atterra su suolo italiano. Giunta in ospedale, l'equipaggio Rega prende in consegna la paziente e stabilisce un piano tecnico-sanitario per stabilizzare la paziente in modo sicuro e renderla idonea al viaggio. Dopo poco più di un'ora, la paziente è pronta. Raggiunto in ambulanza l'elicottero, si decolla per Olten. A causa del problema toracico della paziente, il pilota deve rispettare una quota massima di volo. Uno stop alla base Rega Ticino per fare rifornimento e poi, dopo 43 minuti, la paziente giunge a destinazione. «A volte ci capita di organizzare dei rimpatri», spiega il pilota Corrado Sasselli. «La centrale operativa opta sempre per il mezzo più idoneo per prestare rapido soccorso alle persone in emergenza, elicottero compreso».

Federica Mauri

## In treno fino all'elicottero

**Alp Grüm (GR), 27.6.2018** Una donna si ferisce durante un'escursione. A causa delle forti raffiche di vento, il pilota non può atterrare direttamente sul luogo dell'incidente. Il medico della Rega la trasporta quindi con il treno della Ferrovia retica fino alla fermata successiva, al riparo dal vento. Da lì, viene ricoverata all'ospedale in elicottero.

## Soccorso grazie all'app Rega

**Egerkingen (SO), 25. 7.2018** Nel bel mezzo della notte, un automobilista allarma la polizia: ha perso il controllo dell'auto ed è uscito di strada. È ferito e si trova nell'abitacolo. Non sa esattamente dove. I soccorritori lo cercano invano. Poi, la soluzione: con l'app Rega, l'infortunato trasmette la sua posizione alla centrale operativa. E può così essere soccorso.

## Colpita da un sasso sull'alpe

### Alpiglen Oberberg (BE), 1.8.2018

Una giovane donna viene colpita da un sasso su un alpeggio nell'Oberland bernese, riportando ferite gravi. L'equipaggio Rega della base di Wilderswil trasporta la paziente appesa all'argano direttamente all'ospedale.

## **S** In contatto con i sostenitori

**260** i giorni durante i quali nel 2017 la Rega è stata presente con uno stand informativo a fiere ed eventi.

**1'287** sono le visite organizzate lo scorso anno dalla Rega al Rega-Center a Zurigo o nelle elibasi.

**800**

bimbi in media sono registrati al mese con una tessera di famiglia.



abc

# Giochi Rega

**Concorso** Segui le tracce di animale nella neve e calcola il tuo percorso fino alla soluzione. Le nostre regole di calcolo ti aiuteranno. Abbiamo già riempito alcune caselle per te.

Regole di calcolo	-5 in questa direzione	-4 in questa direzione	-6 o +6 vanno bene entrambi
<b>13</b>		<b>18</b>	<b>22</b>

**Soluzione**

**Trova le differenze** Luca ha costruito un pupazzo di neve. I suoi amici hanno cercato d'imitarlo, ma non ci sono riusciti benissimo. Trova le differenze negli altri pupazzi di neve.



29

**Alla meta** L'elicottero Rega deve volare attraverso la nebbia fino all'eliporto dell'ospedale. Mostragli la via da seguire!

**Concorso**

**Scrivi la soluzione su una cartolina postale e inviala entro il 31 dicembre 2018 a:**

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

Tra le risposte esatte estrarremo a sorte dieci modelli del nostro elicottero di soccorso AgustaWestland Da Vinci in scala 1:43.

**Buona fortuna!**



**Soluzione del n. 90:** Losanna

**Hanno vinto una borsa per lo sport ciascuno:**

L. Hill, Uster | B. Sauter, Bülach | D. Giger, Oberaach | L. Krummenacher, Kerns | A. Binder, Bern | T. Gamboni, Camignolo | S. Giudici, Savosa | N. Schäublin, Delémont | E. Siegenthaler, Rivaz | M. Adamine, Fey **Congratulazioni!**

# Sapere



30

## Slittare è uno sport invernale per tutta la famiglia. Se si osservano alcune regole fondamentali, regala dei bellissimi momenti sulla neve.

In Svizzera, per molte persone il freddo invernale non è un buon motivo per non uscire di casa. Che lo si faccia sugli sci, sullo snowboard o sulla slitta, muoversi all'aperto sulla neve dovrebbe essere soprattutto un piacere. La gente ama particolarmente slittare. Imparare è semplice e, non dovendo investire molto per il materiale, l'ostacolo iniziale è facilmente superabile.

Il piacere di slittare sulla neve non finisce però sempre in modo spensierato. Secondo l'Ufficio prevenzione infortuni (upi), ogni anno in Svizzera circa 7'000 slittatori s'infortunano cadendo o collidendo contro sassi, alberi, altre persone o addirittura veicoli. La gran parte degli incidenti su slitta o slittino è di lieve entità, a volte deve però intervenire anche la Rega: l'anno scorso i

suoi equipaggi hanno dovuto soccorrere e trasportare in ospedale circa 90 persone infortunate.

### Non tutti i pendii sono adatti

Affinché il piacere di slittare non finisca dal medico o addirittura con l'intervento di un elicottero della Rega, vanno rispettate alcune regole fondamentali. Con un comportamento sicuro e previdente e l'equipaggiamento giusto, il rischio di lesioni può essere notevolmente ridotto. La

### Consiglio Rega

«Le teste sagge si proteggono: indossate un casco, buone scarpe invernali, vestiti caldi e guanti»

prevenzione inizia dalla scelta del pendio da cui scendere: se nelle vicinanze sono presenti ostacoli come muri, recinzioni, altre persone o veicoli, bisogna stare molto attenti. Per scendere in slitta o slittino, l'ideale sarebbe seguire piste segnalate, perché secondo l'upi due terzi degli incidenti più gravi avvengono su piste non ufficiali o addirittura chiuse. Di solito sulle piste da sci è vietato slittare.

### Slittare con il casco da sci

Avere l'abbigliamento giusto paga: oltre a guanti e vestiti caldi, l'equipaggiamento di base per slittare comprende scarpe alte e robuste, magari anche munite di placche chiodate per frenare meglio. L'abbigliamento caldo protegge da neve e vento, ma anche dall'ipotermia in caso

d'emergenza, anche dopo un incidente, fino a quando arrivano i soccorsi. Per evitare lesioni craniche o cerebrali, si consiglia inoltre d'indossare un casco per sport sulla neve.

### Reagire correttamente in caso d'emergenza

Se, nonostante tutte le misure di sicurezza, succedesse un incidente, cercate di mantenere la calma. Prima di tutto, segnalate in modo sicuro il luogo dell'incidente, per evitare che gli slittatori successivi urtino l'infortunato. Prestate i primi soccorsi e avvisate i servizi di soccorso.

### Servizio di soccorso su pista o Rega?

Se ci si trova in una regione sciistica, è consigliabile allarmare il servizio di soccorso su pista. I pattugliatori delle piste sono formati per affrontare le emergenze mediche e conoscono bene la regione. Se necessario, chiameranno la Rega. Se invece vi trovate su un terreno impervio fuori da una regione sciistica e lontano dalla rete stradale, è consigliabile chiamare direttamente la Rega al numero d'allarme 1414. Se l'allarmate tramite l'app Rega, verrà trasmessa automaticamente alla centrale operativa anche la vostra posizione esatta. Il luogo dell'intervento può così essere individuato facilmente e in fretta. Un consiglio: per fare in modo che la batteria duri il più a lungo possibile, tenete il vostro smartphone al caldo, sotto i vestiti.

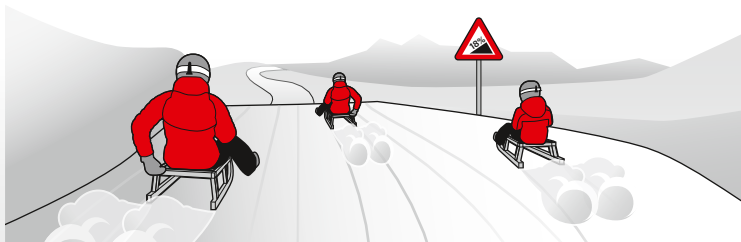
Per evitare incidenti quando si slitta, nella panoramica a destra abbiamo riassunto per voi le dieci regole dello slittatore redatte dall'upi.

Vi auguriamo un buon divertimento sulla neve e discese senza incidenti.

*Harald Schreiber*

► **Maggiori informazioni sul tema** nella consulenza dell'upi: [www.slittare.rega.ch](http://www.slittare.rega.ch)

## S Le dieci regole dello slittatore



### 1. Rispettare gli altri

Ogni slittatore deve comportarsi in modo da non mettere in pericolo o recare danni ad altri.

### 2. Adeguare velocità e stile di guida alle proprie capacità

Ogni slittatore deve scendere a vista e con i piedi in avanti. Deve adeguare la velocità e lo stile di guida alle proprie capacità, alle condizioni generali del terreno, della neve, del tempo e della densità di traffico sulle piste. Non si devono legare più slitte tra loro.

### 3. Rispettare il percorso di chi slitta davanti

Lo slittatore che arriva da dietro deve scegliere il suo percorso in modo da non mettere in pericolo chi slitta davanti a lui.

### 4. Sorpassare mantenendo la giusta distanza

Il sorpasso è ammesso sia a destra sia a sinistra, mantenendo però una distanza tale da permettere alla slitta che viene superata di compiere tutte le proprie evoluzioni.

### 5. Guardare verso monte prima d'immettersi sulla pista

Chi s'immette sulla pista o riparte dopo una sosta deve assicurarsi, guardando a monte e a valle, di poterlo fare senza mettere in pericolo sé stesso e gli altri.

### 6. Sostare a bordo pista

Ogni slittatore deve evitare di sostare in punti con scarsa visibilità, se non in caso d'emergenza. Se uno slittatore cade, deve liberare la pista il più rapidamente possibile.

### 7. Salire e scendere a bordo pista

Chi vuole salire o scendere a piedi deve farlo ai margini della pista.

### 8. Rispettare i segnali

Ogni slittatore deve rispettare le demarcazioni e la segnaletica.

### 9. Prestare soccorso

In caso d'incidente, ogni slittatore ha l'obbligo di prestare soccorso.

### 10. Fornire le proprie generalità

In caso d'incidente, ogni slittatore, testimone o coinvolto nell'incidente, responsabile o no, è tenuto a fornire le proprie generalità.


Fonte: opuscolo upi «Slittino - Discese bianche sicure»



Scoprite il vostro  
potenziale su  
**sphair.ch**

# Pilote/i militari aiutano

I piloti di elicotteri delle Forze aeree svizzere forniscono un notevole contributo, ad esempio con operazioni di ricerca, spegnimento di incendi e missioni di pace. Con SPHAIR scoprite se questo è il lavoro che fa per voi.

 Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

 **SPHAIR**



# Shop Rega

Graditi articoli per fan grandi e piccoli e attraenti idee regalo per la famiglia e gli amici

I NOSTRI FAVORITI

**NUOVO**

## 1 Lampada frontale 49.—

La versatile lampada frontale «Spot» della marca Black Diamond porta la luce nell'oscurità: con due fasci luminosi a corto risp. a lungo raggio e luce rossa di segnalazione. Fascia regolabile. In omaggio: la custodia che protegge da polvere, sabbia e acqua.

- Luminosità: 300 lumen
- Visibilità: fino a 80 m
- Durata di funzionamento: da 30 ore (300 lumen) a 125 ore (4 lumen)
- Modalità lampeggiante, di regolazione della luminosità e luce stroboscopica
- Con modalità memoria
- Impermeabile IPX8 standard
- 3 batterie AAA incluse
- Peso batterie incluse: 88 g
- Garanzia: 3 anni



## 2 Orologio da parete 49.—

Orologio da parete radiocomandato, dal nostalgico design degli altimetri da cockpit.

- Cassa in materiale sintetico Ø 24,5 cm
- Vetro piatto standard
- Quadrante tipo altimetro
- Lancette bianche (ore e minuti), lancetta rossa (secondi)
- Solo per uso interno
- Peso: ca. 800 g
- Batteria AA da 1,5 volt inclusa
- Garanzia: 1 anno



33

## CLASSICO



## 3 Victorinox «Traveller» 112.—

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

**NUOVO**



**4 Airbus Helicopters H145 29.—**

Il potente e spazioso elicottero opera alle basi di pianura per soccorrere persone in emergenza. Modello per collezionisti, in scala 1:48, 28 cm, di metallo. Non è un giocattolo.



**5 Challenger 650 29.—**

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

34

**Ultimi articoli rimasti: non perdetevi l'occasione!**

## Piazza del Mercato

Nell'assortimento invernale dello shop trovate regali che faranno la gioia di familiari e amici. Oltre ad articoli con la moderna immagine della Rega, qui nella Piazza del Mercato ne proponiamo altri con il vecchio logo della Rega. Affrettatevi, le scorte stanno finendo.



Swiss Made

**6 Orologi solari da polso 230.— anziché 289.—**

Gli orologi solari da polso incarnano l'artigianato svizzero.

**7 Allarme 1414 - il gioco svizzero del soccorso 30.— anziché 49.—**

Per 2 a 4 giocatori da 8 a 99 anni (D/F/I).

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

Un giocattolo divertente, per bimbi dai 10 mesi.

**9 AgustaWestland Da Vinci 19.— anziché 29.—**

Modello per collezionisti in scala 1:43, metallo.

**10 Occhiali da sci uvex 99.— anziché 119.—**

Occhiali per gli sport invernali uvex downhill 2000. Modello da donna bianco, modello da uomo nero. Made in Germany.

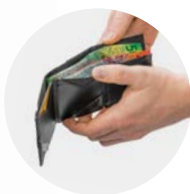
Offerta valida fino a fine dicembre e fino a esaurimento delle scorte.

**NUOVO**



**11 Calendario da parete 22.—**

Alcuni collaboratori della Rega hanno immortalato scene straordinarie: 12 immagini esclusive per accompagnarvi attraverso l'anno 2019. Didascalie nelle lingue D/F/I/E. Formato 48 x 33 cm.



**12 Porta carte con protezione RFID 69.—**

Protezione contro l'utilizzo fraudolento delle carte di credito: questo maneggevole porta carte in pelle 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 scomparto anteriore e quello posteriore permettono di avere sempre a portata di mano le due carte più usate. Nero.

- Sette scomparti, capienza di almeno dieci carte e alcune banconote
- Chiusura: clip d'acciaio inox
- Misure: 90 x 70 x 10 mm (L x A x P)



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

Occhiali da sole sportivi TN Air, marca svizzera, con 4 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. Certificati CE. Forniti con portaocchiali rigido e astuccio di microfibra per conservare e pulire gli occhiali.

- 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)

- Montatura nera
- Portaocchiali rigido con fibbia e moschettone integrale
- Astuccio in microfibra

► **Maggiori informazioni:** [www.tnsglasses.ch](http://www.tnsglasses.ch)



**14 Borsa da viaggio e per lo sport 49.—**

Lo spazioso scomparto principale della borsa può essere esteso lateralmente con due cerniere supplementari. Nera/rossa. Con due strisce catarifrangenti, per una maggiore visibilità al buio. Con sacco per la biancheria e lucchetto con combinazione.

- Volume: 50 l (estensibile fino a 70 l)
- Misure esterne: 50 x 35 x 30 cm (l x a x p), estensibile fino a 68 cm di lunghezza
- Materiale: poliestere 600D
- Peso: 1'200 g

► **In più:** in omaggio una borraccia, 600 ml, Swiss Made.

## I PIÙ VENDUTI



### 15 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 × 4 m
- Benda per fasciature autocollante 6 cm × 3 m
- Garza tubolare per le dita 4 × 50 cm
- Cerotti per unire i bordi dei tagli 6 × 76 mm
- Set di forbici, pinzetta e spilla da balia
- Rotolo di cerotti da fissaggio 2,5 cm × 5 m
- Coperta di soccorso alu
- Contenitore per medicinali
- Checklist pronto soccorso
- Misure esterne: astuccio 20 × 13 × 6 cm (l × a × p)
- Peso: 595 g

► **Abbinabile** alla guida «Pronto soccorso» 32.—

#### Online-Shop

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

[www.shop.rega.ch](http://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](http://www.shop.rega.ch) oppure inviare il modulo compilato in una busta affrancata a Shop Rega, Bolligenstrasse 82, 3006 Berna**

Mittente (in stampatello)

Signora  Signor

Cognome \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP/luogo \_\_\_\_\_

Telefono \_\_\_\_\_

Numero di sostenitore \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

**Grazie della vostra ordinazione.**

# Per i piccoli fan della Rega



16

## 16 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.

## 17 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).

## CLASSICO

## 18 Libro Globi 20.—

Libro «Globi bei der Rettungsflugwacht», 99 pagine, disponibile solo in tedesco.

## 19 Album da colorare Globi 4.—

Album da colorare, sei soggetti da colorare, formato 23×16 cm.



17

18



19



## Cartolina d'ordinazione

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



N.	Articolo	Prezzo (CHF)	Quantità	Ref.	N.	Articolo	Prezzo (CHF)	Quantità	Ref.
1	Lampada frontale	49.—		90079	11	Calendario da parete Rega 2019	22.—		90001
2	Orologio da parete «Cockpit»	49.—		60013	12	Porta carte con protezione RFID	69.—		90077
3	Victorinox «Traveller»	112.—		90082	13	Occhiali da sole sportivi	179.—		90075
4	Airbus Helicopter H145	29.—		50018	14	Borsa da viaggio e per lo sport	49.—		90081
5	Challenger 650	29.—		50020	15	Set emergenza outdoor	89.—		90080
<b>Piazza del Mercato</b>						Guida «Pronto soccorso»	32.—		10016
6	Orologio solare da polso «Commander», nero, anziché 289.—	230.—		60004	<b>Per i piccoli fan della Rega</b>				
	Orologio solare da polso «Passenger», rosso, anziché 289.—	230.—		60012	16	Elicottero di peluche	10.—		50004
7	Allarme 1414 - il gioco del soccorso, anziché 49.—	30.—		40034		Jet di peluche	10.—		50022
8	Jet Rega in legno, anziché 15.—	10.—		40029	17	Elicottero Rega in legno	15.—		40028
9	AgustaWestland Da Vinci, 1:43, anziché 29.—	19.—		50006	18	Libro Globi, tedesco	20.—		40002
10	Occhiali da sci da donna, anziché 119.—	99.—		90071	19	Album da colorare Globi, 6 soggetti	4.—		40001
	Occhiali da sci da uomo, anziché 119.—	99.—		90072	<b>Outdoor, vedi shop online <a href="http://www.shop.rega.ch">www.shop.rega.ch</a></b>				
						Zaino Daypack	79.—		90076
						Nécessaire	29.—		90078
						Capcool	39.—		30050
						Volume illustrato «Rega-Backstage» (D/F/I/E)	45.—		10017

● Nuovo ● I più venduti ● Classico

Ulteriori articoli del nostro assortimento: [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

# Voi fate molto!

**Con il vostro contributo annuo di sostenitore permettete alla Rega di volare. Ma non solo: fate molto di più per la Svizzera.**



**Contributo di sostenitore**

- Eliporti d'ospedale sicuri e moderni
- Soccorso terrestre
- 24/7 Soccorso aereo medicalizzato
- Sostegno all'agricoltura di montagna
- App Rega per emergenze
- La Rega di domani
- Canale della ricetrasmittente per tutti

► **Nel video** potete scoprire di più sul grande effetto del vostro contributo di sostenitore: [www.impactto.rega.ch](http://www.impactto.rega.ch)



## Il nostro aiuto inizia dal vostro contributo

Sapete già che la Rega investe costantemente per continuare a migliorare il soccorso aereo in Svizzera? Ad esempio, nella propria centrale operativa, nelle 12 basi Rega o in eliporti moderni e sicuri.

Questi sono solo alcuni esempi di ciò che voi, assieme ad altri 3,4 milioni di sostenitrici e sostenitori, con il contributo annuo permettete di fare per la Svizzera. Grazie di cuore per il vostro sostegno!

### Numeri d'emergenza

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

### Newsletter Rega

[www.newsletter.rega.ch](http://www.newsletter.rega.ch)

### Centro sostenitori

Modifica tesseramento [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)  
 Telefono Svizzera **0844 834 844**  
 Telefono internazionale **+41 44 654 32 22**

### Rega-Shop

Sito web [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)  
 Telefono Svizzera **0848 514 514**  
 Telefono internazionale **+41 848 514 514**

Lunedì - venerdì  
 8:30 - 12:00, 13:00 - 16:30

### Informazioni generiche

Sito web [www.rega.ch](http://www.rega.ch)