

L'esperienza di volo notturno e in situazioni critiche è essenziale

# Il soccorso dal cielo

**Chi sono gli uomini della Rega? Come si preparano alle missioni di salvataggio? Uno sguardo al lavoro della base operativa «Rega 6», situata all'aeroporto di Locarno-Magadino**

/ 19.02.2018

di Testo e foto di Didier Ruef

Sono le 7 del mattino quando Paolo Menghetti posteggia l'auto davanti all'edificio della Guardia aerea svizzera di soccorso, la Rega, all'aeroporto di Locarno. È il capo di «Rega 6», la base ticinese, un codice che riecheggia di continuo nei contatti radio con la centrale basata all'aeroporto di Zurigo e durante gli scambi con le torri di controllo. Meccanico di elicotteri e paramedico, dal 1991 lavora per questa istituzione tanto cara agli Svizzeri. Si occupa della gestione operativa della base, del personale e delle relazioni con le autorità locali, oltre a svolgere i regolari turni di guardia come operatore soccorritore professionale.

Dal canto loro il pilota e il medico di guardia arrivano verso le 7 e un quarto. S'infilano l'uniforme rossa e gli scarponcini da montagna e verificano che i caschi e gli indumenti pesanti siano a bordo: giacca termica, guanti e berretto. In seguito il pilota fa un giro attorno all'elicottero - un Agusta AW109 SP Grand «Da Vinci» - per ispezionarne le condizioni. L'equipaggio degli elicotteri Rega è formato da un trio: al pilota e al dottore specializzato in medicina d'urgenza si aggiunge un paramedico, che assiste il pilota nelle comunicazioni radio, nella navigazione e nella segnalazione di oggetti pericolosi.

Sul luogo dell'intervento svolge assieme al medico il suo ruolo di soccorritore professionale. Il pilota controlla il meteo e le previsioni per la giornata. S'informa del piano di lavoro, di eventuali esercitazioni militari in corso, zone d'esclusione di volo e di ogni altro evento eccezionale. Per tutto il giorno avrà a portata di mano su un iPad questi dati e migliaia di altre informazioni. All'incirca la metà dei piloti della Rega proviene dall'esercito, l'altra metà dall'aviazione civile. Ognuno porta le sue peculiarità e le sue competenze, ma i requisiti per essere scelti sono gli stessi per tutti. Devono dimostrare esperienze di volo in situazioni estreme, padroneggiare il trasporto aereo in montagna, aver volato tra le Alpi e conoscere le valli del Ticino. Nel caso non l'abbiano già fatto, una volta assunti devono seguire una formazione di volo strumentale e volo notturno.

Il medico verifica il contenuto degli zaini di soccorso da portare in missione. Si accerta che tutti i farmaci corrispondano allo standard prefissato. Anni d'esperienza hanno permesso di sviluppare degli zaini d'emergenza che garantiscono rapidità e praticità d'uso. Il medico, infatti, dopo essere stato calato dall'elicottero con il verricello, si ritrova solo con il paziente, di cui deve dapprima preservare le funzioni vitali durante le fasi del salvataggio e poi procedere al trasferimento

all'ospedale più vicino e adatto alla gravità delle lesioni riportate.

Nel frattempo, il paramedico ispeziona le condizioni generali dell'elicottero. Si assicura che tutto sia al posto giusto in cabina. Sostituisce le batterie degli strumenti medici e verifica il funzionamento del verricello, un dispositivo indispensabile per le operazioni di salvataggio. Tra le altre verifiche, scruta attentamente il suolo sotto l'elicottero, alla ricerca di eventuali tracce d'olio, che potrebbero segnalare un possibile problema meccanico. Una pulizia del suolo tipicamente svizzera contribuisce a segnalare eventuali anomalie che potrebbero mettere a repentaglio l'incolumità dell'equipaggio.

In Ticino, Rega 6 impiega quattro piloti e tre soccorritori a tempo pieno, tutti professionisti motivati che ogni anno seguono dei corsi di formazione continua. Nove medici anestesisti lavorano a tempo parziale, assicurando i turni di guardia secondo un programma stabilito molto tempo prima e in accordo con gli ospedali dove lavorano di solito.

Alle 7 e 45, pilota, medico e paramedico si ritrovano a colazione nell'angolo cucina della base. Questo quarto d'ora di riunione conviviale è importante per valutare la forma di ciascuno, fare il punto della situazione e iniziare il turno con un caffè e un pezzo di torta. Adesso la squadra è pronta per una nuova giornata di lavoro, ma soprattutto d'attesa. Una delle virtù fondamentali per lavorare alla Rega è la pazienza, un'altra è la gestione dello stress, ma anche la facoltà di unire le proprie forze a quelle degli altri per formare una squadra affiatata, all'interno della quale ogni singolo ha delle precise responsabilità da cui dipende il successo degli interventi. Comincia così la giornata di lavoro, durante la quale l'allarme può risuonare da un momento all'altro o anche mai. Per reagire rapidamente a tutte le richieste d'aiuto, la Rega è raggiungibile 24 ore su 24 tramite il numero d'emergenza 1414 e via radio sul canale E 161.300 MHz, la frequenza riservata alle chiamate di soccorso in Svizzera. La centrale Rega gestisce anche interventi in collaborazione con gli altri partner del soccorso terrestre (ambulanze, polizia, pompieri e colonne del CAS).

La Guardia aerea ripartisce poi gli interventi per area geografica. Il «mestiere» della Rega è il soccorso aereo. Sul territorio nazionale, dopo aver ricevuto una richiesta d'aiuto, la centrale invia un'eliambulanza medicalizzata con a bordo una squadra di soccorritori che si occupa del trasporto dal luogo dell'incidente all'ospedale. In caso di urgenze all'estero, la Rega organizza, se necessario, un rimpatrio con uno dei suoi tre aerei-ambulanza o con voli di linea. Ogni trasporto è preceduto da una diagnosi effettuata da un medico consulente della Rega. Nel 2016 ha effettuato in questo modo 15'093 missioni, per un totale di 11'055 interventi sanitari in elicottero e 1249 in aereo, oltre a 2'789 missioni di vario tipo, come ad esempio interventi d'aiuto ai contadini riguardanti il bestiame. In Ticino, gli ultimi anni hanno visto una media di 600 interventi, effettuati unicamente in elicottero.

In caso d'allarme diurno l'elicottero deve decollare entro cinque minuti, mentre di notte entro mezz'ora. Le missioni diurne e notturne sono simili, l'unica differenza riguarda il rischio, notevolmente più accresciuto di notte.

Quale ambizione spinge uomini, e anche qualche donna, a lavorare per la Rega? Quella del soccorritore è una vocazione che non sempre si spiega. È però certo che i membri della Rega 6 danno prova di empatia e condividono una visione solidale dell'umanità, oltre a una passione per l'ignoto. Non sapere mai come andrà la giornata, né se si sarà chiamati e per che tipo d'intervento, fa parte del gioco che attira questi moderni avventurieri. E poi c'è anche il piacere di sfrecciare in elicottero da una vallata all'altra, scavalcando passi e cime, sfiorando rocce e terreni impervi, unendo l'amore per la montagna alla rapidità e alla precisione d'esecuzione.

Avventura, però, non significa approssimazione né rischi sconsiderati. Un sapiente cocktail di preparazione, verifiche e competenze per salvare il prossimo, unito al sangue freddo, sono la regola base dei professionisti della Rega. Queste doti diventano essenziali quando, per esempio, c'è da

portare soccorso agli operai forestali cui è volato addosso un tronco staccatosi da un trasporto aereo nei boschi della Val di Blenio, oppure agli escursionisti tedeschi che si sono persi sull'altipiano della Greina durante una bufera di neve, o ancora all'anziano signore in preda a una crisi cardiaca a Novaggio, agli austriaci appassionati di canyoning sorpresi dai flutti in Val Cresciano, alla ragazza che si è lussata una caviglia mentre passeggiava in Val Chironico, o al cacciatore con la spalla rotta vicino al lago di Marmorea sul passo dello Julier.

Le persone soccorse dalla Rega inviano spesso i disegni dei loro bambini e regali di ringraziamento per l'intervento salvavita: torte fatte in casa, cioccolato, olio d'oliva, marmellata e biscotti. Paolo Menghetti racconta con ironia che durante il periodo di Natale i regali sono così tanti che gli equipaggi tendono ad ingrassare e non entrano più nelle loro divise. Un fattore in più di cui tener conto al momento di calcolare il carico massimo consentito sull'Agusta AW109 SP Grand «Da Vinci».

La Rega è nata il 27 aprile 1952, su impulso della Società svizzera di soccorso, all'Hotel Bären di Twann (Douanne in francese) sulle sponde del Lago di Biemme. Il suo primo direttore fu il Dr. Rudolf Bucher. Nel 1957, grazie alle donazioni, la Rega compra il primo elicottero, un Bell-47 J, che sarà messo a disposizione del celebre Hermann Geiger, un pioniere del salvataggio in montagna, soprannominato «il San Bernardo volante». Oggi la flotta della Rega conta 18 elicotteri e tre jet-ambulanza a lunga percorrenza del tipo Challenger CL-604.

Nel 1960 la Rega si dissocia dalla Società svizzera di salvataggio e Fritz Bühler diventa il suo direttore tecnico. Nel 1966 crea il sistema di affiliazione attuale, al quale rispondono più di 25'000 donatori. Da allora il numero di donatori non ha cessato di aumentare. La Rega, che per statuto è una fondazione privata senza scopo di lucro, possiede un sistema di finanziamento unico, in cui i costi sono coperti al 60% da donatori, mentre il restante 40% viene recuperato da assicurazioni e privati. Nel 2016 i donatori ammontavano a 3'376'000. Grazie a loro, l'organizzazione resta indipendente e può dedicarsi completamente al benessere dei pazienti. Il sostegno dei donatori le permette infatti l'indipendenza finanziaria, una disponibilità sull'arco delle 24 ore, l'assunzione dei professionisti migliori, la manutenzione di una flotta aerea tra le più moderne al mondo, il mantenimento di tredici basi e i corsi di formazione degli equipaggi.

Come ringraziamento per il loro contributo, la Rega condona ai suoi donatori i costi di un'eventuale missione di soccorso, qualora non fossero rimborsati in modo totale o parziale dalle assicurazioni o altri enti. Un patto in cui tutti guadagnano e che ha ancora un grande avvenire davanti a sé.