

# Sauver sans visibilité

La Rega veut secourir encore plus de personnes en détresse. Elle a ainsi pris plusieurs mesures pour que, à l'avenir, ses hélicoptères puissent aussi voler par brouillard ou chute de neige.

18

## Données météorologiques en temps réel

Pour pratiquer le vol aux instruments (IFR), disposer de données météorologiques actualisées en continu et disponibles 24 heures sur 24 est indispensable. C'est pourquoi la Rega finance l'installation de près de 60 nouvelles stations météorologiques et webcams. A l'avenir, les données recueillies seront transmises directement dans le cockpit. Des solutions visant à fournir des informations météorologiques en temps réel aux pilotes de la Rega sont également à l'étude.



## Le pilote d'hélicoptère



### Vision synthétique :

Les systèmes de vision synthétique permettent au pilote de visualiser les obstacles et les dangers potentiels quelles que soient les conditions de visibilité. A l'automne 2014, la Rega a eu l'occasion de tester un dispositif de ce type en vue d'une éventuelle utilisation à bord de ses hélicoptères.

### Formation IFR :

Les pilotes d'hélicoptère doivent suivre une longue formation pour être autorisés à voler aux instruments. Suite à l'obtention de la licence IFR, les pilotes de la Rega (ainsi que les sauveteurs professionnels) sont soumis tous les trois mois à des exercices dans un simulateur de vol.

19

Illustration : Daniel Karrer, Zürich

## Les hélicoptères de sauvetage Rega

### REMICO (REga Mission Control) :

La modernisation du réseau radio de la Rega et l'acquisition de nouveaux boîtiers de commande pour les hélicoptères ont permis d'améliorer le transfert des données entre la centrale d'intervention et le cockpit. Grâce aux nouvelles stations de mesures, il est désormais possible de transmettre aussi bien les coordonnées d'intervention que les dernières informations météorologiques.

### Programme Retrofit des hélicoptères Da Vinci :

Les six hélicoptères de plaine EC 145 de la Rega disposant déjà d'un cockpit adapté au vol IFR, seule la flotte de montagne devait encore être équipée. Fin 2014, le dernier des onze AgustaWestland Da Vinci a été certifié par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le vol aux instruments.



## L'hélicoptère du futur

Dans le cadre de la procédure de remplacement de sa flotte de plaine EC 145, la Rega évalue l'acquisition d'un hélicoptère adapté à toutes les conditions météorologiques et doté d'un système de dégivrage, un équipement qui pèse quelque 100 kg. Or il est impératif que l'hélicoptère reste suffisamment léger pour pouvoir se poser sans heurt sur les heliports hospitaliers et les lieux d'intervention. La Rega collabore actuellement avec plusieurs constructeurs pour trouver une solution dans ce sens.



**Découvrez l'hélicoptère de montagne AgustaWestland Da Vinci :**  
[www.panorama.rega.ch](http://www.panorama.rega.ch)

