

Soccorrere in volo cieco

In futuro, la Rega vuole aiutare ancora più persone in emergenza. Perciò ha iniziato diversi progetti affinché i suoi elicotteri di soccorso in futuro possano volare anche con la nebbia e nel turbinio di neve.



18

19

Dati meteo aggiornati

Per i voli ciechi o strumentali (IFR) bisogna poter disporre di dati meteorologici aggiornati di continuo e disponibili 24 ore su 24. La Rega finanzia pertanto l'installazione di circa 60 nuove stazioni meteo e Webcam. Questi dati saranno trasmessi direttamente al computer di bordo. Inoltre, si cercano soluzioni che consentano ai piloti Rega di poter accedere in tempo reale ai dati meteo più attuali.

Gli elicotteri di salvataggio Rega

REMICO (REga Mission Control):

La rinnovata rete di collegamento e i nuovi impianti negli elicotteri migliorano la trasmissione di dati tra la centrale operativa e il cockpit. Con la realizzazione di stazioni meteo in avvenire sarà possibile trasmettere oltre le coordinate d'un luogo d'incidente anche i dati meteo aggiornati.

Programma Retrofit per gli elicotteri Da Vinci:

Mentre i sei elicotteri di pianura del tipo Eurocopter EC 145 della Rega dispongono già di un cockpit predisposto per il volo IFR, è stato necessario equipaggiare appositamente tutti gli elicotteri d'alta quota. A fine 2014 si è concluso con successo il programma Retrofit. L'ultimo AgustaWestland Da Vinci è stato dotato di un secondo calcolatore di navigazione e una seconda trasmittente di dati GPS/SBAS. Il tutto è stato certificato per il volo strumentale da parte dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC).



Il pilota d'elicottero



Synthetic Vision:

I sistemi «Synthetic Vision» permettono al pilota di «vedere» possibili pericoli e ostacoli aerei, anche in condizioni di visibilità insufficienti. Nell'autunno 2014, la Rega ha potuto fare dei test con uno dei sistemi, una base di partenza per l'eventuale uso negli elicotteri Rega.

Formazione IFR:

Prima di poter eseguire voli col sistema strumentale (IFR), i piloti d'elicottero devono seguire una formazione impegnativa. Anche dopo aver ottenuto la licenza, i piloti Rega (e i paramedici) con l'apposita formazione, devono effettuare ogni tre mesi esercitazioni nel simulatore di volo.

L'elicottero del futuro

Nell'ambito delle valutazioni di un possibile modello successivo per la flotta d'elicotteri di pianura EC 145, la Rega prende in considerazione l'acquisto di un elicottero adatto a tutte le condizioni del tempo e dotato d'impianto di sbrinatorio. L'impianto di sbrinatorio pesa fino a 100 chilogrammi, mentre l'elicottero non deve diventare troppo pesante per continuare ad atterrare senza problemi sugli eliporti d'ospedale e sui luoghi d'intervento. Pertanto, la Rega sta cercando una soluzione con diversi costruttori.



Date uno sguardo all'interno dell'elicottero d'alta quota AgustaWestland Da Vinci:
www.panorama.rega.ch



Illustrazione: Daniel Karrer, Zurigo