

RCC Baleares

JOSÉ LUIS ALLO FLORES
Comandante de Aviación

La historia del actual 801 Escuadrón ha estado siempre estrechamente ligada a la del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de Baleares. Tal es así, que la jefatura de ambas Unidades recae en una misma persona.

No es únicamente la jefatura lo que se comparte, sino trabajo, objetivos, personal, material y proyectos en común, encaminados siempre a dar una respuesta rápida y eficaz ante cualquier servicio SAR o de cooperación con otros organismos que se nos pueda encomendar.

MISION

El artículo 25 del Convenio de Chicago establece el compromiso de los Estados para proporcionar los medios de asistencia a aeronaves en peligro en su área de jurisdicción.

La obligación de organizar una tarea tan sensible desde el punto de vista humanitario implica la necesidad de crear un servicio específico dedicado a este fin. Este servicio es el SAR, que junto con el Servicio de Información Aeronáutica y el de Control Aéreo componen los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)



Dentro del Servicio SAR, el RCC Baleares, dependiente operativamente de JSAR (Jefatura SAR), es el responsable, 24 horas al día, de la dirección y coordinación de las operaciones SAR dentro de su área de responsabilidad.

El personal destinado en este RCC tiene una segunda misión implícita consistente en dar el máximo apoyo e información a las tripulaciones de las aeronaves que están efectuando la búsqueda o el salvamento. De esta forma, éstas sólo se deben de preocupar de la seguridad y correcta operación de los medios empleados. Cosa que, en muchas ocasiones, no es poco.

Por otra parte no todas las alertas suelen ser ciertas. En estos casos, y teniendo en cuenta los riesgos inherentes a la operación SAR (meteorología adversa, topografía accidentada, premura de tiempo, etc.), resulta clave mantener una constante actualización y filtrado de la información para abortar la misión cuando se tenga certeza de la falsedad de la alarma.

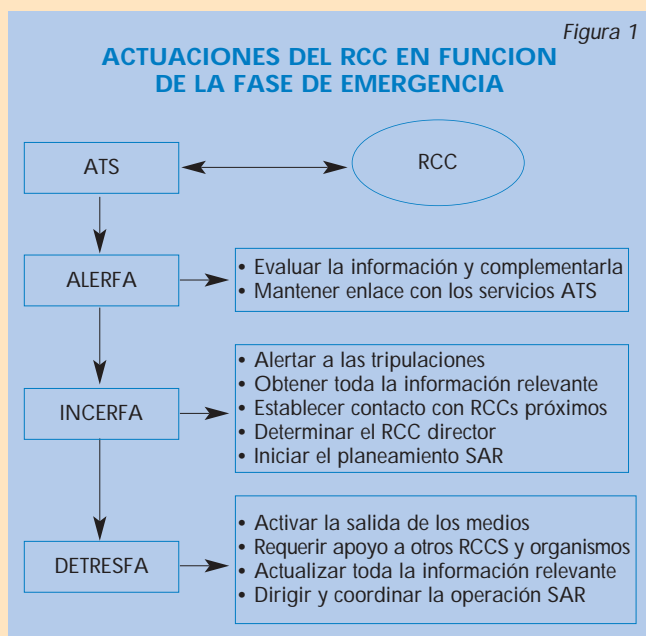
No es la primera vez que la baliza de emergencia de un barco ha estado emitiendo una señal de socorro desde un puerto del Mediterráneo hasta la capital de España a través de las llanuras de La Mancha. Ni que decir tiene que tras plotear su trayectoria, ésta coincidía con una carretera nacional y su velocidad rondaba los 60 nudos.

AREA DE RESPONSABILIDAD

El área de responsabilidad de este servicio no se limita a zonas de soberanía española, sino que incluye áreas de alta mar colindantes con áreas de responsabilidad francesa, italiana, argelina o marroquí, coincidiendo con el FIR (Región de Información de Vuelo) Barcelona, cuyos límites están asignados mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

COORDINACIÓN CON OTRAS DEPENDENCIAS

La coordinación con diversas dependencias es vital para el éxito de una misión. De entre estas dependencias destaca el Centro de Control Aéreo de Palma (Palma ACC), no sólo por compartir sus instalaciones, sino por la magnífica relación con ellos.





De acuerdo con lo que establece el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA), el RCC Baleares dispone de enlaces de comunicación inmediata con:

- Dependencias ATS de su área de responsabilidad.
- Centros coordinadores de Salvamento marítimo que puedan alertar a las embarcaciones que se encuentran en nuestro FIR
- 801 Escuadrón y tripulaciones de retén.
- RCCs de zonas adyacentes.
- Centro de Control de misión en España del programa Cospas-Sarsat sito en Maspalomas.
- Servicio meteorológico.
- Además de otras dependencias como por ejemplo Guardia Civil y Protección Civil.

Por otra parte, a nuestros países vecinos les puede resultar ventajoso aunar los medios adecuados para búsqueda y salvamento beneficiando tanto la cobertura como la economía de medios. Con esta idea nace el acuerdo SAR del Mediterráneo Occidental (SAR/MED/OCC) entre Francia, España e Italia. Ejemplo de cooperación dentro del marco de dicho tratado fue el rescate por parte de un medio del 801 Escuadrón de cuatro tripulantes de una embarcación en aguas de responsabilidad francesa en el mes de mayo del presente año.

MODUS OPERANDI

La forma de trabajar del RCC Baleares, como la de los otros dos RCCs españoles, está basada en el Plan de Operaciones SAR de JSAR (OPLAN), la publicación OTAN "ATP-10" y los documentos de la

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) al respecto.

El RCC suele iniciar su actividad a petición de los servicios ATS, tras detectarse evidencias que apuntan al accidente de una aeronave. Otro elemento de activación es el COSPAS-SARSAT (Sistema de Localización de Emergencias por Satélite).

Durante las fases de emergencia, nuestro RCC desarrolla las siguientes actuaciones:

Fase de Incertidumbre. (INCERFA). El RCC prestará su máxima cooperación a las dependencias ATS y demás organismos y servicios adecuados, a fin de que los informes que lleguen sean rápidamente evaluados.

Fase de Alerta. (ALERFA). Se alertará inmediatamente a la tripulación de retén del 801 Escuadrón y dará comienzo la actividad preparatoria de la operación SAR. Se determina qué RCC va a ser el di-

Figura 2

COMPARACION ENTRE PRESTACIONES DE BALIZAS DE 121,5/243 CON LAS NUEVAS DE 406 MHZS

Balizas	121,5/243 Mhzs	406 Mhzs
Precisión de la Localización	12 NM	2 Nm
Cobertura	Local	Global
Potencia de Señal	0,1 W	5 X
Tipo de Señal	Análogica	Digital
Identificación de Aeronaves Siniestrada	No	Si
Tiempo de alerta	Hasta dos horas	Instantáneo
Localización Doppler	Dos pasos de satélite	1 paso de satélite



rector de la operación una vez calculada la última posición conocida o probable, y la posible área de búsqueda.

Fase de Peligro. (DETRESFA). Se dispondrá la intervención de los medios aéreos apropiados de acuerdo con un plan de operaciones.

Averiguará la última posición de la aeronave y determinará la extensión del área de búsqueda en función de distintos factores.

Se pondrá en contacto con el explotador, siempre que sea posible.

Solicitará ayuda a los organismos oportunos si se cree conveniente.

El plan de Operaciones se ha de hacer a tiempo real por lo que es fundamental un buen contacto radio con los medios aéreos. Por ello se coordinan frecuencias HF y enlaces con otros controles. Es muy habitual la cooperación del Control Aéreo Operativo "Barcelona Militar" que desarrolla una labor de enlace, en muchos casos, vital.

En el planeamiento se consideran cinco etapas sucesivas:

- Estimación de la posición de la emergencia. (En el caso de búsqueda marítima, deben considerarse los efectos del viento, las corrientes y las mareas)
- Determinación del Área de Búsqueda, así como del tamaño de la zona, considerando errores en las estimadas de posición, errores de navegación de las unidades SAR y derivas.
- Técnica de Búsqueda. En función del tamaño del área, del tipo de terreno y del número y tipo de unidades de búsqueda.
- Área de Cobertura. Para su determinación se tiene en cuenta la probabilidad de detección, número y tipo de aeronaves, distancia a base de despliegue, meteorología, anchura de barridos, separación entre aeronaves y el número de barridos.

- Plan de Búsqueda. Se establece a partir del número y tipo de unidades disponibles y otros factores restrictivos.

La duración de la búsqueda dependerá de la probabilidad de supervivencia de los accidentados, que a su vez es función de las condiciones físicas y ambientales de la zona donde ha sucedido el accidente.

Debido a la duración limitada de las baterías de las balizas de emergencia y a la propia supervivencia de los auxiliados, resulta esencial que la búsqueda se realice cuanto antes, saturando las áreas probables con unidades dotadas de equipos de búsqueda electrónica. La demora debida a un trámite burocrático o a una indecisión del coordinador puede ser crucial.

Cada misión es diferente, pero los principales elementos que suelen facilitarse a los medios aéreos participantes suelen ser:

- Descripción adecuada del objeto a buscar.
- Descripción del área de búsqueda.
- Derrota y altura de búsqueda.
- Espaciado de derrotas.
- Presencia de otros medios en zona.
- Información operacional y meteorológica de la zona.
- Coordinación radio.
- Actualización de información.

Algunos de estos parámetros pueden ser modificados por los comandantes de aeronaves si se coordina "in situ".

EL FUTURO

Sin duda alguna, la incorporación de nuevas tecnologías en un futuro próximo van a variar sustancialmente tanto la discriminación entre alarmas reales y falsas como la precisión y rapidez de la localización de las aeronaves posiblemente accidentadas.

Está previsto que el 1 de febrero de 2009 concluya definitivamente el servicio de localización de balizas emitiendo en 121.5 /243.0 quedando únicamente el prestado para las balizas de 406 Mhzs. Esta señal no sólo proporciona posiciones más fiables, cobertura global y localización sin demoras ni ambigüedades, sino que nos va a proporcionar también la matrícula de la aeronave previamente registrada. Esto facilitará mucho el trabajo del operador de RCC siempre y cuando se incorpore el sistema a la Aviación General que es la que más alarmas origina.

Por otra parte los avances en Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) y el Espacio Aéreo Único en Europa harán de nuestra área de responsabilidad una zona más segura, mejor vigilada y con mayor información sobre nuestros tránsitos aéreos.

De todas formas, y aunque los avances de la técnica intenten lo contrario, los accidentes aéreos seguirán acompañando al mundo de la aviación. El 801 Escuadrón y RCC Baleares seguirán velando 24 horas al día para minimizar sus efectos. •