

Los Centros Coordinadores de Salvamento

«esos grandes desconocidos»

ÁNGEL DÍAZ-VALERO ZOLLE
Sargento 1º de Aviación

Los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) tienen la misión de planear, dirigir y coordinar operaciones de búsqueda y salvamento aéreo dentro de las distintas Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR), así como la de participar en otras operaciones de socorro que sean solicitadas por las autoridades competentes para así conseguir los objetivos y deberes a cumplir por el SAR España. También les corresponde averiguar las causas

que motivan emisiones de balizas de emergencia y de actuar adecuadamente en el caso de aquellas cuya emisión no se pueda justificar.

En España existen tres RCC: Madrid, Palma y Canarias.

Reciben la información de todo accidente o incidente aéreo que ocurra en su área de responsabilidad y, basándose en previsiones establecidas de antemano, deciden el tipo de operación a realizar y los medios a emplear. Asi-

mismo dirigen y coordinan la oportuna intervención de dichos medios en el lugar adecuado.

Si bien no hay dos operaciones de “Búsqueda y Salvamento” (SAR en sus siglas internacionales) que sigan exactamente las mismas pautas, el éxito de una misión SAR depende frecuentemente de la rapidez con que se planifica y se lleva a cabo la operación. Los RCC necesitan recibir rápidamente toda la información disponible para po-

28850 Madrid (ESPAÑA)
AFTN: LECMYCYX.
TEL: +34-916 771718.
FAX: +34-916 772021
Correo electrónico: rcc-madrid@ea.mde.es



Dependencia operativa: Mando Aéreo General (MAGEN) a través de la Jefatura SAR.

Dependencia orgánica: Mando Aéreo General (MAGEN) a través de la Base Aérea de Torrejón.

Fecha de creación: 1956

El RCC Madrid tiene la singularidad de ser una Unidad independiente, lo que no sucede con los RCC Palma y el RCC Canarias.

El Centro Coordinador de Salvamento de Madrid (RCC Madrid) se crea por Orden Ministerial de 16 de enero de 1956, junto con otros tres centros coordinadores: Canarias, Baleares y Sevilla. Posteriormente, este último dejaría de tener la consideración de RCC, y pasa a ser un centro secundario (RSC) dependiente del RCC Madrid, el cual añade a su responsabilidad SAR la zona que aquel tenía asignada.

El RCC Madrid estaba integrado en la organización SAR en España, localizado en Paracuellos del Jarama (Madrid), con responsabilidad SAR en la parte occidental peninsular española.

Posteriormente, Sevilla dejaba también de existir como RSC el año 1998 (Resolución 202/1998, de 22 de julio,

del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire).

Entre los años 1998 y 2001, el RCC Madrid estuvo integrado en el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. La Resolución 253/2001, de 21 de noviembre, del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, deshizo dicha integración y reubicó al RCC Madrid en la Base Aérea de Torrejón, junto al Centro de Control de Área de Madrid (ACC Madrid).



ALA 49 / RCC PALMA

Nombre: (RCC Palma) Centro Coordinador de Salvamento de Palma.

Dirección postal:

Centro Coordinador de Salvamento
Centro de Control de Tránsito Aéreo de Palma

Aeropuerto de Palma de Mallorca
07071 Palma

AFTN: LECPCYX.

TEL: +34-971 491 152.

FAX: +34-971 491 158.

Correo electrónico: rccpalma@ea.mde.es

Dependencia operativa: Mando Aéreo General (MAGEN) a través de la Jefatura SAR.

Dependencia orgánica: Mando Aéreo General (MAGEN).

Fecha de creación: 1956 – Configuración actual / 2009 (ALA 49).

El 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas fue fundado en 1954 como 50 Escuadrilla de Salvamento, curiosamente un año antes de la creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento en España. Operó inicialmente con dos aviones bimotores Grumman SA-16A Albatross, primer anfibio del Ejército del Aire, y fue su primera base la de hidroaviones de Pollensa. En mayo de 1957, cuando contaba ya con cuatro hidros, pasó a denominarse 55 Escuadrilla, para en junio de 1959 recibir la orden de trasladarse a la Base Aérea de Son San Juan, desde donde ha operado hasta la actualidad.

En agosto de 1962 la 55 Escuadrilla pasó a llamarse 55 Escuadrón de Salvamento, el 1 de abril de 1965 se denominó 801 Escuadrón de Salvamento, y el 3 de noviembre de 1967 se convierte en el actual 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, integrado en el Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala 49.

Según refleja el Boletín Oficial de Defensa 2/2009, la Base Aérea de Son San Juan (Palma de Mallorca) y el 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas son unidades independientes estrechamente interrelacionadas, y con la potenciación de este último, se hace necesaria una reorganización y racionalización cuyo resultado es la creación de una única unidad, el Ala 49.

La Instrucción 56/2009, de 30 de julio, del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, dispone la creación del Ala 49, que estará ubicada en la Base





802 ESCUADRÓN DE FUERZAS AÉREAS / RCC CANARIAS



Nombre: (RCC Canarias) Centro Coordinador de Salvamento de Las Palmas.

Dirección postal:
Centro Coordinador de Salvamento
Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias

Ctra. Del Sur Km. 25
35220 Telde (Las Palmas de Gran Canaria)

AFTN: GCCCYCYX.

TEL: +34-928 577 080.

FAX: +34-928 577 081.

Correo electrónico:

rcc.canarias@ea.mde.es

Dependencia operativa: Mando Aéreo General (MAGEN) a través de la Jefatura SAR.

Dependencia orgánica: Mando Aéreo de Canarias (MACAN).

Fecha de creación: 1956

Por O.C. de 21 de enero de 1955 se creó la 51 Escuadrilla de Salvamento con base en Tenerife, dotada con dos helicópteros tipo Sikorsky (H19), a los

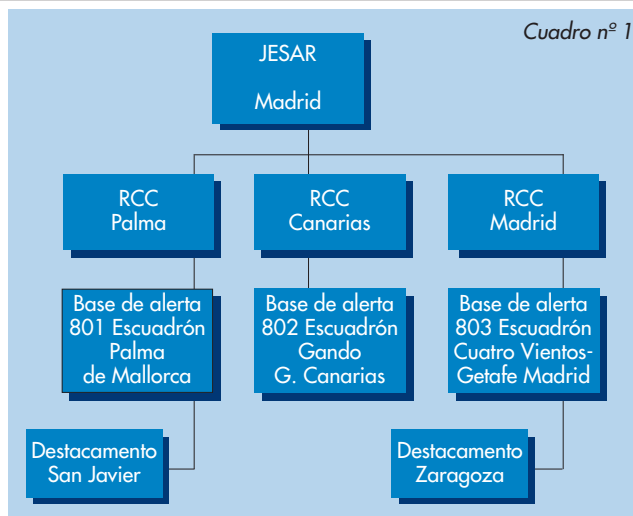
Aérea de Son San Juan (Palma de Mallorca). Queda así suprimida la entidad orgánica de unidad independiente que hasta ahora tenían la Base Aérea de Son San Juan y el 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

El Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala 49 contará pues con un escuadrón denominado "801 Escuadrón de

Fuerzas Aéreas", por ser dicha numeración la utilizada por los medios aéreos SAR.

El Centro Coordinador de Salvamento de Palma (RCC Palma) mantiene su estructura y cometidos. Su jefatura es ejercida por el jefe del Ala 49, y sus funciones son realizadas por personal destinado en el Ala 49.

que más tarde se incorporó un avión Grumman Albatros (SA-16). El 7 de diciembre de 1955 esta Unidad se trasladó a la Base Aérea de Gando en Gran Canaria, y pasa a denominarse 56 Escuadrilla de Salvamento. Posteriormente, el 30 de noviembre de 1962, la Escuadrilla pasó a ser Escuadrón. El 27 de octubre de 1967 obtuvo la denominación 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Y, por último, el 12 de mayo de 1988, obtuvo su actual denominación 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC Canarias.



JESAR

La Jefatura del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (JESAR), es la responsable de la dirección e inspección del Servicio y de la coordinación de sus actividades.

Dependencia operativa: Mando Aéreo General (MAGEN) en todo lo referente a misiones SAR, y del Mando Aéreo de Combate (MACOM) en lo relacionado con “SAR en Apoyo a las Operaciones de Militares” (SARMIL) y con “SAR de Combate” (CSAR).

Dependencia orgánica: Mando Aéreo General (MAGEN).

COMPOSICIÓN Y ESTRUCTURA DEL SAR

El Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo en España está en la actualidad constituido por la Jefatura del Servicio (JESAR) y los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC).

Las Unidades Aéreas con rol principal SAR, aunque no forman parte del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, contribuyen esencialmente al cumplimiento de las misiones asignadas a dicho Servicio. Pueden también llevar a cabo operaciones de apoyo al combate, como las SAR en Apoyo a las Operaciones Militares (SARMIL) y las de SAR de Combate (CSAR).

Las Unidades Aéreas con cometido secundario SAR, e incluso aquellas que no lo tengan asignado, podrán contribuir al cumplimiento de los fines del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo a través de los planes operativos establecidos o que se establezcan al respecto.

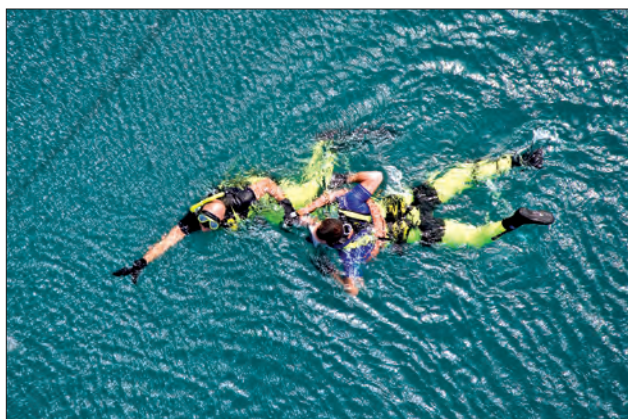


Medios / recursos con los que cuentan los RCC

El Plan de Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aéreo en tiempo de paz (OPLAN SAR) establece los medios y fuerzas con los que el SAR debe contar para cumplir con la misión asignada.

De acuerdo con el OPLAN SAR, la disponibilidad permanente H-24 de medios aéreos y tripulaciones en guardia de alerta para realizar operaciones SAR dentro de los SRR es de un helicóptero y un avión, ambos con un tiempo de reacción de una hora en período diurno y de dos horas por la noche. La responsabilidad de mantener esa guardia de alerta corresponde al 801, 802 y 803 Escuadrón, aunque eventualmente podría ser asignada a otra unidad de las fuerzas permanentes o bien de las fuerzas previstas con cometido secundario SAR.

El OPLAN SAR establece también una serie de destacamentos para cubrir



diversas zonas, consideradas de riesgo por la cantidad y el tipo de actividad aérea que en ellas se realiza.

Pese a las diversas transformaciones en el Ejército del Aire, la distribución geográfica de medios no ha variado desde su inicio, si bien se han reforzado puntualmente ciertas áreas de la Península con destacamentos inicialmente en Santander (1966-1971), posteriormente en La Coruña (1973-1991), y en San Javier y Zaragoza desde 1995 hasta la actualidad.

Otras fuerzas previstas, sin cometido secundario SAR son el Ala 31 (Base Aérea de Zaragoza), Grupo 22 (Base Aérea de Morón), el EZAPAC (Base Aérea de Alcantarilla) y la UMAER (Base Aérea de Torrejón).

Estas unidades podrán ser activadas por el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), a propuesta del GJMAGEN, en aquellos casos en los que la disponibilidad de medios aéreos especializados o semiespecializados SAR sea insuficiente para la misión, o cuando las especiales características de esta (autonomía o



capacidad de carga, sensores requeridos, etc.) aconsejen su empleo.

Los medios aéreos de dichas Unidades, cuando sean activados en Operaciones SAR, actuarán bajo dirección y coordinación del RCC correspondiente.

Otros medios

Cualquier otro medio de las FAS, o de otros organismos estatales o autonómicos cuya colaboración se considere necesaria para la ejecución de una misión SAR, se activará de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en los respectivos convenios de colaboración; y de no existir estos la jefatura SAR elevará, vía cadena de mando, la petición correspondiente.

ACUERDOS DE COLABORACIÓN

Nacionales

Las Operaciones de Búsqueda y Salvamento pueden necesitar la movilización de medios aéreos, marítimos y terrestres.

El Ejército del Aire, de acuerdo con el despliegue SAR establecido, dispone únicamente de medios aéreos desplegados permanentemente para cubrir las áreas de responsabilidad asignadas. En consecuencia, puede ser preciso recurrir a otros organismos que, con misiones similares, tengan a su disposición los medios necesarios. Esta necesidad se cubre mediante el establecimiento de los correspondientes acuerdos y convenios.

La coordinación de medios se realizará, en cada caso, al amparo de los citados convenios establecidos.

Internacionales

Los acuerdos de colaboración internacional se realizarán, con carácter ge-

Cuadro nº 2

FUERZAS PERMANENTES / COMETIDO PRINCIPAL SAR			
NOMBRE	EMPLAZAMIENTO	MEDIOS	OBSERVACIONES
802 SQN	Gran Canaria-Gando 27°55.92N 015°23.20W	AS32 Superpuma Fokker F-27	Equipamiento: Grúas/ Camillas/ Fumígenos/ Bengalas/ Colorantes/ Cadenas lanzables
Ala 48 803 SQN	Madrid-Cuatro Vientos 40°22.23N 003°47.12W	AS332 Superpuma	
Ala 48 803 SQN	Madrid-Getafe 40°17.65N 003°43.42W	CN-235	
Ala 49 801SQN	Palma de Mallorca-Son San Juan 39°33.10N 002°44.33E	AS330 Puma / C-212 Aviocar / CN-235	

Cuadro nº 3

VEHÍCULOS DE COMUNICACIONES / PMA DE LOS RCC			
RCC	EMPLAZAMIENTO	MEDIOS	EQUIPOS
Madrid	Madrid- Torrejón	Mercedes Sprinter Nissan Navara	Navara: UHF / VHF Sprinter: UHF/VHF/ HF /SIRDEE / VHF Banda Marítima /FM Banda Ciudadana
Palma	Palma de Mallorca-Son San Juan	Nissan Navara	
Canarias	Gran Canaria-Gando	Nissan Navara	

* PMA: Puesto de Mando avanzado.

Cuadro nº 4

MEDIOS AÉREOS / COMETIDO SECUNDARIO SAR			
NOMBRE	EMPLAZAMIENTO	MEDIOS	OBSERVACIONES
Ala 78	Granada-Armilla	Sikorsky S-76	La activación de los aviones del 43 Grupo será a través de la UME
43 Grupo	Madrid- Torrejón de Ardoz	Canadair CL-215 T	

* Las Unidades Aéreas con cometido secundario SAR se utilizarán para complementar a las de cometido primario cuando las disponibilidades operativas de las mismas sean insuficientes. Sus medios, cuando estén activados o destacados en operación SAR, actuarán bajo dirección y coordinación del RCC correspondiente.

neral, de acuerdo con las normas OACI y OTAN y, con carácter particular, según los acuerdos firmados con los países colindantes con las zonas de responsabilidad españolas,

En estos momentos existen acuerdos o convenios, que rigen dicha coordinación, con los siguientes países: Francia e Italia (Acuerdo SAR MED/OCC), Portugal, Marruecos, Reino Unido, Senegal, Mauritania, Cabo Verde y Argelia.

Bajo estos acuerdos o convenios de colaboración, los RCC españoles, durante una operación SAR, podrán requerir el apoyo de los RCC colindantes (Lisboa, Santa María, Kinloss, Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile, Lyon Mont Verdun, Poggio Renático, Argel, Casablanca, Dakar y Sal) o de los medios puestos a disposición de estos, y serán

dor de la Misión SAR (SMC) se asegurará de que exista una separación adecuada entre las áreas coordinadas por los distintos organismos.

TIPOS DE OPERACIÓN SAR DIRIGIDAS POR LOS RCC

Los principales tipos de operaciones que los RCC tendrán la responsabilidad de coordinar, o en los que puedan participar por ser requerida la colaboración del Servicio de Búsqueda y Salvamento ante un accidente, catástrofe o calamidad pública, o en virtud de los convenios que este Servicio tenga suscritos, son los siguientes:

– *Operación de búsqueda y/o salvamento aéreo coordinada por un RCC.*

– *Operación de escolta de aeronaves.* El objeto de este tipo de opera-

tuaciones en estos accidentes debe estar definido por el director del aeródromo correspondiente.

– *Operación de búsqueda y/o salvamento aéreo coordinada por otro RCC.*

– *Operación de búsqueda y/o salvamento marítimo.*

– *Operación de búsqueda y/o salvamento terrestre.*

– *Operación de apoyo a otros organismos en caso de accidentes o catástrofes con gran número de víctimas.*

– *Investigación de causas de activación de balizas de emergencia.* Los RCC tienen la responsabilidad de investigar las causas que motiven la activación de balizas de emergencia dentro de su zona de responsabilidad, tanto de las ELT (Emergency Locator Transmitter), como de las balizas de localización personal (Personal Locator Beacon – PLB) que se encuentren registradas en las bases de datos de la Dirección General de Aviación Civil o de la Jefatura SAR, y de actuar de la manera más adecuada en aquellas ocasiones en que no se puedan determinar las causas de la emisión.



responsables de comunicar a las correspondientes autoridades nacionales esta circunstancia, así como de obtener las autorizaciones necesarias de cruce de fronteras para la ejecución de la misión.

Coordinación ante una misión con otros organismos de Búsqueda y Salvamento

Cuando en una operación de búsqueda participen otros organismos aportando medios, el RCC correspondiente determinará con dichos organismos si estos cederán sus medios para ser coordinados por un RCC, o bien si se establecen áreas de búsqueda en las que esos organismos sean responsables de la coordinación de sus propios medios. En este último caso, el Coordina-

ciones es la prestación de apoyo a una aeronave que tiene dificultades en vuelo, reducir al mínimo el tiempo en llegar a la zona donde se puede producir un siniestro y eliminar, a ser posible, la operación de búsqueda de supervivientes.

– *Operación de cobertura SAR.* Una operación de cobertura SAR se define como el conjunto de acciones que se llevan a cabo con objeto de prestar un apoyo de búsqueda y salvamento en beneficio de una actividad aérea determinada.

– *Operación por accidente aéreo en una zona de aeródromo o en sus proximidades.* Un accidente de este tipo no se considera una operación SAR; no obstante la actuación de este servicio puede ser requerida. El plan de ac-

Planeamiento de una operación de salvamento

Una operación de salvamento comenzará inmediatamente después de ser localizada la escena de un siniestro, o cuando se ha reportado a un RCC el avistamiento de una aeronave que haya realizado un aterrizaje o amaraje de emergencia. La operación se puede considerar dividida en tres fases, aunque no todas ellas tienen por qué ser necesarias. En la primera de ellas se trataría de prestar a las víctimas del siniestro la ayuda necesaria con el fin de incrementar sus posibilidades de supervivencia; en la segunda fase se trataría de rescatar a las víctimas para llevarlas hacia un lugar seguro donde aplicar los primeros auxilios; y la tercera y última fase consistiría en el traslado del personal herido a centros hospitalarios donde puedan ser atendidos.

El planeamiento de una operación de salvamento se iniciará al ser localizado un siniestro aéreo o al iniciarse un plan de búsqueda, lo que primero suceda. El primer dato a tener en cuenta en el planeamiento de una operación de salvamento es el posible número de personas involucradas en el siniestro. Además de



este dato, con el fin de poder decidir el método de salvamento, los medios a utilizar y los apoyos a requerir.

Etapas de finalización de una operación SAR

Una operación de búsqueda y/o salvamento aéreo entra en su etapa de finalización cuando: se recibe información de que la aeronave o las personas afectadas por el suceso SAR han dejado de estar en peligro; o la aeronave o

las personas objeto de la búsqueda han sido localizados y se ha rescatado a los supervivientes; o el Jefe del respectivo RCC determina que no va a existir ninguna probabilidad significativa de éxito con una nueva búsqueda. En los dos primeros casos se procederá a la cancelación (cierre) de la operación. En el tercer caso se procederá a la suspensión de la operación.

Antes de decidir esta suspensión, el RCC director de la operación-misión

deberá realizar una revisión a fondo del caso, evaluando la probabilidad de que haya supervivientes del suceso inicial, para lo que se tendrá en cuenta tanto la probabilidad de supervivencia del accidente, como la resultante del transcurso del tiempo en unas determinadas condiciones; la probabilidad de que se encuentre alguno de los supervivientes dentro del área de búsqueda calculada; y la eficacia del esfuerzo de búsqueda. Será necesario registrar claramente las razones para suspender la operación de búsqueda.

La decisión de suspensión de una operación de búsqueda se realizará un día antes de la suspensión definitiva de las operaciones.

ARCHIVO

Los RCC archivarán toda la documentación generada o recibida sobre cualquier operación que el centro haya coordinado, o bien se haya requerido su colaboración. Este archivo será en formato electrónico y en formato papel. Este último será destruido a los dos años después de la finalización de la operación.

Lema del SAR España: “VADE ET FAC TU SIMILITER” (Ve y haz tú lo mismo) ■