

# ARCC Canarias. Poniendo todo el esfuerzo en salvar vidas

**JOSÉ M.<sup>a</sup> CAMBERO BUENO**  
*Comandante del Ejército del Aire*

Desde los ARCC se monitorizan permanentemente las emergencias aéreas y las activaciones de radiobalizas con el objetivo de dar la respuesta más rápida posible a un accidente aéreo, responsabilidad SAR a nivel nacional.

## EL SAR EN CANARIAS

El Ejército del Aire es responsable de la actuación y coordinación de medios en caso de accidente aéreo en territorio español y para ello integra en su estructura al Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Dependiente de la Jefatura de Operaciones Aéreas Especiales y Recuperación de Personal (JSO&PR) del Mando Aéreo de Combate (MACOM). El SAR consta de tres centros coordinadores de Salvamento Aeronáutico (ARCC) y tres Escuadrones SAR para cubrir las tres regiones de responsabilidad SAR (SRR) coincidentes<sup>1</sup> con las regiones de información de vuelo (FIR) en las que se divide España.

En caso de producirse un accidente se organiza un dispositivo de búsqueda con medios propios y de otros organismos para localizar la zona del siniestro y auxiliar a los supervivientes lo más rápidamente posible.

También le corresponde monitorizar las emergencias aéreas y averiguar las causas que motivan emisiones de radiobalizas de emergencia, actuando adecuadamente en caso de que no se puedan justificar. Actualmente, se atienden en la zona de Canarias una media de

15 activaciones al mes, pero con el crecimiento de las balizas de tipo personal usadas principalmente en deportes de aventura se prevé un ascenso significativo.

En la zona de Canarias el SAR está integrado por el ARCC Canarias y el 802 Escuadrón del Ala 46, unidades dependientes orgánicamente del Mando Aéreo de Canarias. Se cuenta constantemente con un equipo de coordinación aérea (SMC: SAR Mission

Coordinator, en sus siglas en inglés), formado por tres coordinadores, y dos aeronaves SAR: una de ala fija (D.4) y otra de ala rotatoria (HD.21), con sus correspondientes tripulaciones.

No ha habido que lamentar accidentes aéreos pero en lo que va de año el ARCC Canarias y el 802 Escuadrón han realizado más de 45 colaboraciones (ver cuadro pag. 565) con otros organismos además de cumplir con misiones asignadas, ya que tam-



<sup>1</sup>La SRR correspondiente al FIR Barcelona incluye también el territorio de Andorra como zona de cobertura.

bién forma parte de su misión colaborar con otros organismos en caso de accidente, catástrofe o calamidad pública cuando así sea requerido.

La mayor parte de estas colaboraciones ha sido debida a la afluencia migratoria hacia Canarias, que ha generado casi 50 solicitudes por parte de Salvamento Marítimo (SM) y, coordinados desde este centro, se han realizado decenas de búsquedas de pateras y varios rescates, algunos de ellos incluso al límite del alcance de los helicópteros Superpuma del Ala 46 y directamente sobre las precarias embarcaciones de pesca que son utilizadas supuestamente por mafias para la migración ilegal. Bajo la dirección del ARCC, las aeronaves SAR siempre trabajan de forma coordinada en evacuaciones y rescates en alta mar: el ARCC envía al avión CN-235 D.4 a realizar la búsqueda o a la posición conocida para coordinar maniobras con la embarcación y unos minutos después llega el helicóptero para realizar la evacuación mediante toma en el barco o grúa. El D.4 también actúa como relé de comunicaciones en caso quedar fuera de cobertura radio, bien por la altitud de las maniobras o bien por la distancia.

Aunque no se computan como misiones propias también se ha colaborado activamente en otro tipo de

operaciones de aeroevacuación y traslados médicos urgentes solicitadas por la Armada y por el Gobierno de Canarias, a través del Servicio Canario de Salud, llevadas a cabo bajo la dirección de la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) por el Ala 46 y el Ala 35.

#### EJERCICIO CANASAR

Anualmente se organiza y ejecuta, bajo de la dirección del MACOM y la colaboración del MACAN, un ejercicio en el que se simula un accidente aéreo con el fin de practicar técnicas y procedimientos de búsqueda y salvamento desde el centro y sobre el terreno con la presencia de un equipo de coordinación aérea (ACO) en la zona. Además de utilizar medios propios se aprovecha la ocasión para que el resto de organismos dedicados a las emergencias intervengan y podamos medir el grado de interoperabilidad entre todos.

Este año la zona elegida ha sido doble, localizándose en la isla de Lanzarote y en el mar, al norte de la isla. Además de nuestro propio personal ha participado miembros de la JSO&PR, ARCC Madrid, Alas 46 y 48, la Armada, Salvamento Marítimo, Guardia Civil, la Dirección de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias, el Ayuntamiento de Haría, Cruz Roja y EMERLAN, ambas

ONG que colaboran con el Cabildo de Lanzarote en la intervención en emergencias.

Se ha trabajado sobre el supuesto de una colisión en el aire entre dos aeronaves, una en salida instrumental desde el aeropuerto de Lanzarote y la otra en vuelo visual al norte de la isla y, tras el choque una impacta en tierra y la segunda en el mar. Inmediatamente se recibe la notificación de pérdida de control radar y de la activación de una radiobaliza y se activa a los medios de Guardia de Alerta SAR y al 112.

Al tener que intervenir en dos zonas simultáneamente, la operación resulta bastante más complicada. En la zona terrestre, una vez avisado el 112 y por cercanía, envían medios en primer lugar y comienza la evacuación en ambulancias. El ARCC despliega en un helicóptero HD.21 del Ala 46 a un equipo ACO, que establece contacto con las aeronaves y coordina con el director de emergencia la prioridad en los rescates y las evacuaciones más complicadas por revestir mayor gravedad o encontrarse en lugares más inaccesibles. En esta fase participan tres helicópteros de distintos organismos.



Simultáneamente, en el mar se inicia la búsqueda de los supervivientes con los D.4 del Ala 46 y del Ala 48 y se contacta con la Armada y Salvamento Marítimo para que apoyen

desde la superficie con medios marítimos. La Armada tiene en la zona al buque de acción marítima (BAM) Tornado y SM despliega desde puerto a la Guardamar Concepción

Arenal. Una vez localizados los figurativos que simulan a los supervivientes, se solicita el rescate de los mismos por vía aérea con nuestro HD.21 y el AW139 de SM.

El ejercicio supone un esfuerzo adicional para todos los participantes y sirve para que cada uno mida sus propias capacidades de respuesta e identifique puntos débiles a reforzar y, principalmente, para evaluar la coordinación de medios entre los organismos participantes. En este aspecto cabe destacar la labor del equipo ACO que, desplazado al terreno, aporta una capacidad única del Ejército del Aire en cuanto a coordinación de medios aéreos y aeroevacuaciones masivas.

#### **NUEVO EQUIPAMIENTO DE LOS ARCC**

La cantidad y variedad de misiones de este año se unen al esfuerzo que está realizando su personal en la integración del nuevo equipamiento que el Ejército del Aire ha adquirido para los centros coordinadores de Salvamento Aeronáutico de Madrid y Canarias.

Estos equipos dotan a los ARCC de un sistema de gestión y coordinación de rescates que se compone de un sistema integrado de comunicaciones



HD.21 del Ala 46 en maniobra de grúa durante el rescate del cayuco localizado por el D.4 a 270NM al sur de El Hierro

digital y un sistema automático de planeamiento y coordinación de misiones que incorpora herramientas para gestión del espacio aéreo, diseño de patrones de búsqueda, generación automática de partes e informes...

Con esta actuación se ha conseguido actualizar las consolas de comunicaciones, que en el ARCC Canarias databan de los años 70, y la integración de varios sistemas en uno solo:

- Los avisos de radiobaliza se presentan automáticamente sobre un mapa y se rellenan varios campos en el informe a generar sobre la activación de la baliza.

- Se obtiene acceso inmediato a redes de información de ENAIRE sobre aeronaves en vuelo incluyen-

do la visualización en tiempo real del espacio aéreo español para una gestión óptima de las respuestas a emergencias aéreas.

- Acceso desde el mapa a bases de datos telefónicas e integración de la misma en el sistema de comunicaciones que admitirá integrar una llamada telefónica en una comunicación radio lo que permitirá, por ejemplo, que un médico de urgencias se comunique directamente con el enfermero de la tripulación de un helicóptero SAR que se encuentre atendiendo a un evacuado.

- Interoperabilidad entre los ARCC de Madrid y Canarias que permite la toma de control de la SRR Madrid desde el ARCC Canarias y viceversa pudiendo llegar a

gestionar búsquedas y rescates en el Cantábrico, por ejemplo, desde el ARCC Canarias. Para hacer extensiva esta interoperabilidad a todo el territorio, en el mes de agosto de 2021 se ha solicitado desde el Mando Aéreo de Canarias (MACOM) la modernización del ARCC Palma.

### PROYECTOS DE COLABORACIÓN

Sumado a todas las actividades anteriores, en forma de asesoramiento en proyectos y normativa en desarrollo, el personal del ARCC Canarias está colaborando activamente en varios proyectos:

- ELT (DT): Emergency Locator Transmitter (Distress Tracking) con el Centro de Control de Misión COSPAS-SARSAT en España (SPMCC) de



Maspalomas en el desarrollo de una baliza aérea sobre la que se pueda hacer un seguimiento autónomo en situaciones de peligro. Se colabora en la definición necesidades por parte de los ARCC.

- 2-way comm Beacon: proyecto de la UE desarrollado por la empresa Pildolabs en el que se busca desarrollar una baliza que sea capaz de recibir mensajes de los servicios de emergencia en caso de ser activada. Pensada para aumentar las posibilidades de supervivencia de personas en peligro tras un accidente aéreo o marítimo por ser capaz de establecer una interacción con los centros responsables de dar respuesta a estas emergencias.

- Global Aeronautical Distress and Safety System desarrollado por ENAIRE. Consiste en una constelación de satélites de baja altitud cuyo prototipo será lanzado en la zona de Canarias. Darán cobertura VHF a nivel mundial para monitorizar, principalmente en zonas desérticas y marítimas, todo el tráfico aéreo. También incluye un sistema de seguimiento de aeronaves en peligro, motivo de la participación de esta Unidad en la fase de desarrollo.

- Asesoramiento en la redacción y revisión del plan especial de protección civil de la comunidad autónoma de Canarias ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.

Adicionalmente, está previsto que personal del ARCC Canarias imparta formación en materia SAR a personal de Cabo Verde, Mauri-

tania y Senegal y la participación como observadores en diferentes ejercicios internacionales; aunque estas actividades quedan supeditadas a la evolución de la pandemia. La cooperación con los países de nuestro entorno es permanente, siendo habitual este tipo de solicitudes por su parte al igual que el intercambio de personal y la participación como observadores en ejercicios SAR que organiza cada país.

Finalmente, después de haber repasado las operaciones, actividades y proyectos del ARCC Canarias se considera fundamental resaltar que todo el esfuerzo que se realiza tanto en esta Unidad como en el resto de unidades SAR, tiene un único objetivo: llegar lo antes posible para salvar vidas. ■

Una de estas operaciones se generó el día 26 de abril de 2021 durante una misión de vigilancia marítima asignada al D4 del Ala 46 con mando transferido al Mando Operativo Marítimo (MOM).

A las 09:45Z la tripulación del avión notifica el avistamiento de un cayuco con aproximadamente 15 personas a bordo y desde el ARCC Canarias se contacta con la JSAO&PR para recuperar el mando de la aeronave y pasar a operación SAR y, al mismo tiempo, con el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Tenerife como centro responsable. El cayuco se encuentra a la deriva a 270 NM (500 Km) al sur del Hierro en una zona aislada lejos de rutas de tráfico marítimo, fuera del alcance de los helicópteros de Salvamento Marítimo y al límite del Superpuma del Ejército del Aire.

Al descartar el rescate por mar, ya que el barco más cercano se encuentra a más de 80 NM de distancia y la confirmación por parte de Armada y Guardia Civil de que no tienen presencia en la zona, desde el ARCC Canarias se habla con la tripulación del helicóptero de guardia de alerta SAR para que vayan preparando la aeronave mientras se recibe la solicitud de colaboración por parte de Salvamento y la autorización de la JSAO&PR. El helicóptero deberá montar ferries (depósitos extra) de combustible para poder llegar a la zona con un tiempo de permanencia para la evacuación de 15 minutos.

El avión continúa orbitando sobre el cayuco y actualizando información sobre sus ocupantes. Solo detecta movimiento de dos de ellos mientras el resto permanece tumbado en el fondo de la embarcación. Ante la previsible larga duración de la operación, se decide recuperar el avión para repostaje y cambio de tripulación.

Mientras, el personal del ARCC contacta con la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN) solicitando un estudio de corrientes para calcular la deriva de la embarcación.

El helicóptero, con indicativo RESCUE 21H, despega con rumbo a El Hierro donde reposta para conseguir el máximo alcance y vuelve a despegar unos minutos después con destino al cayuco.

Al haber disponible un segundo helicóptero y su tripulación y haber contabilizado unas 15 personas a bordo del cayuco, se solicita su activación a la JSAO&PR y despega como RESCUE 23H posicionándose en el aeropuerto de El Hierro por si fuese precisa su intervención, aunque finalmente no lo fue.

El avión, que ha vuelto a despegar de Gran Canaria como RESCUE 22A llega unos minutos antes que el helicóptero a la nueva posición calculada y confirma que el estado de la embarcación es el mismo. A las 16:00Z, los rescatadores de la tripulación del RESCUE 21H descienden al cayuco equipados con un detector de pulso y, uno a uno van reconociendo a todos los ocupantes... Confirman más de 20 cuerpos y solo tres de ellos con vida.

Con ellos a bordo, el RESCUE 21H y el 22A ponen rumbo a las islas para el ingreso en el hospital de las personas rescatadas. Desde el ARCC se coordina la transferencia al Servicio Canario de Salud en el aeropuerto de Tenerife Norte, punto al que llegan las ambas aeronaves a las 19:30Z.

Ha sido una de las misiones más completas y duras, por el desenlace de la misma. Los sentimientos de tripulaciones y personal del ARCC son encontrados por haber sido capaces de localizar y rescatar un cayuco a la deriva a tal distancia de costa y recuperar solo a tres personas de las más de 60 que iniciaron la travesía.