



**Fuerza Aérea
Comando Aéreo de Operaciones
Brigada Aérea I
Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

Reseña y Funcionamiento del Centro Coordinador de Rescate (CCR)

La década del 50 marcó en varios frentes un punto de inflexión en nuestra aviación militar. Es así que la Fuerza Aérea Uruguaya se separó del Ejército Nacional y comenzó autónomamente a funcionar tal como se la conoce en nuestros días. La Aviación de forma vertiginosa a nivel mundial estaba en su mayor auge...y las desgracias llegaron a la puerta en nuestro país. En la jornada fría de un viernes 6 de agosto de 1954, en nuestras aguas del Río de la Plata, una embarcación del tipo pesquero llamado "Isla de Flores", encalla en una serie de bancos de arena, conocido como "Banco Ingles". Si bien la primera ayuda vino desde el mar la misma fue infructuosa y la Fuerza Aérea en su devoción de ayuda a la Armada Nacional envió un Douglas C-47 con la intención de arrojar una balsa. Al esfuerzo de todo el personal en el lugar, se suman más tarde aviones del tipo B-25 y T-6 con el fin de dar cumplimiento a la orden del mando superior en que todo momento, una aeronave debía estar sobrevolando la zona del siniestro a los efectos de elevar la moral de los náufragos y ayudar en todo lo que fuera posible a las tareas de salvamento.

Este incidente lamentoso, costó la vida a 13 almas generando una impotencia debido a no contarse con las herramientas correctas y fue a partir de ahí que se tomó conciencia de la necesidad de contar con un Agrupamiento de Búsqueda y Salvamento. El fin era sin duda la respuesta pronta y absoluta a cualquier pedido de ayuda tanto en tierra, mar o aire.

Los resultados no tardaron en llegar y prontamente se aprobó el Decreto N° 23.801 (Boletín de Defensa Nacional N° 3762 de fecha 22 de diciembre de 1954), autorizándose la compra de dos helicópteros H-13 al Gobierno de EE.UU.

Asimismo y de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 12 del "Convenio de Navegación Aérea" de América del Sur, realizado en la Ciudad de Lima (Perú) el 5 de Julio de 1947, se le asigna a nuestro País la instalación y funcionamiento de un Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en la Ciudad de Montevideo.

El 25 de Julio de 1955 se creaba por orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, primera designación con que se conocería al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), con el fin de cumplir las funciones necesarias para asegurar en forma eficaz la salvaguarda de vidas humanas. No tardó en encontrarse este grupo de valientes con la prueba de fuego en la helada madrugada del martes 19 de Julio de 1955, cuando se recibe una llamada de emergencia con referencia al triste accidente de ómnibus de la antigua empresa ONDA. Debido a las intensas lluvias que



ocasionaron que el cauce del Río Santa Lucía comenzara a subir, y por una mala maniobra de uno de los choferes de la Empresa al cruzar por el puente en las inmediaciones de San Ramón, una de las ruedas cayó fuera del mismo y la unidad de transporte quedó rápidamente inmovilizada.

Si bien nadie preveía el desenlace que ocurriría más tarde, y si bien la ayuda tanto del Cuerpo de Bomberos y del Ejército Nacional se hicieron presentes la Fuerza Aérea aun con techos bajos, mala visibilidad debido a la lluvia imperante en el lugar y con vientos arrachados en la zona no tardó en gestionar el envío de una unidad de alas rotatorias.

Con esta acción exitosa se realiza el primer rescate aéreo desde un helicóptero en nuestro país, guiándonos lentamente a lo que más tarde se complementaría con el Decreto N° 380/74 con fecha 14 de Mayo de 1974, donde se aprueba la Reglamentación de la Organización y Funcionamiento del C.C.R. Carrasco.

Nuestra misión hoy de planear, dirigir y coordinar las operaciones de Búsqueda y Salvamento aéreo dentro de la Región encomendada cuyos límites van mucho más allá de nuestro territorio y aguas jurisdiccionales así como prestar ayuda a las personas y/o material que se encuentren en situación de peligro, de acuerdo al decreto 216/73 referente a la creación del "CCR Carrasco".

Por el tipo de tarea le corresponde determinar la causa de cualquier emisión de baliza de emergencia, descartando en el menor tiempo posible si la misma es fehacientemente un pedido de socorro. Para ello el CCR Carrasco se le ha dado la responsabilidad de ser el único punto de contacto en nuestro país del segmento de tierra de Chile del sistema de detección COSPAS-SARSAT.

Durante la ejecución de las misiones S.A.R. (Search and Rescue/ Búsqueda y Rescate), el C.C.R. es el centro nervioso de la misión el cual coordina los medios que se encuentran subordinados a éste, tanto de la órbita Estatal como Privados.

A veces la situación es cambiante pero gracias a la versatilidad del Personal de la FAU esto es superado inmediatamente. Este es el ejemplo sucedido hace unos años atrás, donde un helicóptero se accidentara en las aguas del balneario Kiyu. De inmediato se envió 2 unidades de búsqueda y rescate, debiéndose conformar prontamente un Comandante en escena a cargo de la búsqueda del entonces desaparecido tripulante de helicóptero anteriormente mencionado, quién bajo su mando se realizó toda la operación de búsqueda y posterior rescate del la víctima fallecida.

Hoy en día se cuenta con un Sub-Centro en la B.A.II. en la ciudad de Durazno, para apoyo de la Región Norte dándonos la oportunidad de ampliar el espectro de coordinación.

ALERTA LAS 24 HS:

Cumpliendo con la legislación tanto Nacional como Internacional el C.C.R. de Carrasco se encuentra en permanentemente alerta las 24 hrs. los 365 días del año, contando con un Personal idóneo que serán los primeros en analizar el tipo de respuesta acorde a



cada situación que pudiese ocurrir, teniendo la facultad de desplegar todos los medios de rescate cuando la situación lo amerite según el tipo de operación a realizar. Su cercanía al Escuadrón de Helicópteros y al Escuadrón de Transporte permite de primera mano realizar gestiones directas en primera persona acerca de cual puede ser la mejor opción dando como resultado de ello una administración de los recursos del Estado. Es de destacar que se cuenta con la facilidad de tener siempre disponible una unidad de rescate de alas rotativas con una tripulación completa en permanente alerta en Carrasco (tiempo de despegue 5Min.), como también tripulaciones citables permanente (tiempo de despegue 30 Min.), tanto de ala fija como alas rotatorias.

Todo comienza sobre nosotros

Gracias al avance tecnológico del ser humano, hoy es una realidad poder ayudar a quienes lo necesitan a través de la navegación satelital. Para ello los operadores necesitan tener un dispositivo de emergencia conocido como radio balizas de emergencia. Las mismas pueden encontrarse tanto en las aeronaves (ELT), en embarcaciones (EPIRB) o simplemente tenerlas en sus bolsillos (PLB).

Descripción del tipo de balizas

Hay 3 tipos:

- **Posición de Emergencia Balizas radio indicando (EPIRB)** que se utilizan en embarcaciones;
- **Transmisores de localización de emergencia (ELT)** que se utiliza en los aviones, y
- **Radiobalizas de localización personal (PLB)** para su uso personal por parte de excursionistas, conductores de vehículos, trabajadores de áreas remotas así como back up para tripulaciones de barcos y aviones

EPIRB: están diseñados para flotar en el agua para optimizar la señal al satélite. Una baliza de emergencia para hacer funcionar durante un mínimo de 48 horas de forma continúa una vez activados. RLS tienen un cordón que se utiliza para fijarlo a algo que no se va a hundir de manera que pueda flotar libremente.

ELT se suelen fijar en la aeronave y diseñada para activarse tanto manualmente como por el impacto en caso de accidente.

PLB están diseñados para su uso personal, tanto en la tierra, en tripulaciones aéreas como parte del equipo de supervivencia en el caso de los aviadores militares así como también en el ambiente marino.

Estos tres tipos de balizas operan en la frecuencia primaria de 406 MHz (la que es captada de inmediato por alguno de los satélites) y también emiten en la frecuencia 121,5 MHz para la etapa final de recalada



Detección en el sistema

Las radiobalizas de socorro operan en la frecuencia 406 MHz, con una función de transmisión de 121,5 MHz que es utilizada en la etapa final por las unidades de rescate para dirigirse con precisión. Ya han quedado atrás las viejas radiobalizas analógicas que solo operaban en 121,5 MHz, pero debido a su alto costo aun en Uruguay y en el mundo hay aeronaves que cuentan con este tipo de dispositivo, por lo que su activación y búsqueda dependerá casi enteramente del Recurso Humano del CCR quién deberá de encontrar por todos los medios el origen de su emisión.

Hoy en día, las modernas balizas de socorro nos da una precisión de 110 metros si cuentan con su propia codificación de GPS, pudiendo muchas de ellas según el modelo brindar información a nuestro CCR como son datos del País de origen, matrícula de la aeronave, embarcación o vehículo, así como nombres y números de contactos de emergencia.

Es importante que una vez que un faro se enciende en una situación de peligro no debe apagar hasta el rescate.

Precaución:

Cuando un faro se ha activado sin darse cuenta, lo más importante que tiene que realizar el operador es apagar el faro y notificar al CCR Carrasco tan pronto como sea posible, llamando al 1702 o al 26040297 para asegurar una operación de búsqueda y rescate no se ha iniciado.

Las pruebas de las balizas, por cualquier tipo de mantenimiento o chequeo debe de ser autorizado por el CCR Carrasco, quién deberá recibir dicha solicitud 48 hs antes de la mencionada prueba y gestionará con el Centro de Operaciones de Chile para que no se generen gastos adicionales ni se utilicen recursos innecesariamente. Para ello le pedimos se comuniquen con nosotros al 26040210 interno 7052 y nuestro Personal les explicará los pasos a seguir para la confección del formulario correspondiente.

LA ACTIVACIÓN DE UNA BALIZA SIN AUTORIZACIÓN, OCASIONARÁ QUE SE GENEREN MULTAS POR PARTE DE LA DINACIA

Como prevenir una activación accidental:

El 90 % de las falsas alarmas de balizas de emergencia en el 2011 en nuestro país se generó debido a la falta de conocimiento. La solución está en educar a los usuarios sobre el efecto negativo de las falsas alarmas en el sistema y cómo prevenirlos. La Sección de Operaciones del CCR Carrasco comenzó con un plan para tratar de brindarles ese conocimiento a través de charlas y visitas a este Centro, comenzando las mismas a principios de este año con Jefes de Mantenimiento de empresas privadas las cuales



desconocía por completo lo que ocurría tan solo por presionar la perilla de ON, en esa posición por escaso 2 segundos.

Esta tarea no es fácil, ya que lo primero que debe suceder es que todas las partes estén abiertas al conocimiento. Las siguientes son algunas sugerencias sobre cómo usted en caso de tener en sus manos una de ellas o operar una de ellas pueda evitar falsas alarmas. De esta manera, no solo aumentará la eficacia del sistema sino que el día que su vida pueda depender de este sistema, confiará un 100% en ella.

Recuerde que las respuestas a las falsas alarmas causan grandes retrasos en el tiempo de respuesta a emergencias reales, cualquier demora puede significar la diferencia entre la vida y la muerte. El sistema Cospas-Sarsat no es muy diferente, a pesar de que son de alta tecnología, sistemas automáticos, grandes volúmenes de falsas alarmas pueden costar valiosos minutos a las personas en peligro. Su pequeña tiempo en leer esta nota puede ayuda mucho! Así que por favor, lea las siguientes recomendaciones y por encima de todo, use el sentido común.

ELT (aviación):

Si en el manejo de una baliza, en tareas de mantenimiento o realizando una acción totalmente involuntaria, y Usted oye un tono de barrido (suena como una sirena) en la frecuencia 121,5 MHz o ve una luz parpadeando en la propia baliza, apague el ELT.

Comuníquese de inmediato con el CCR (quienes con gustos recibirán su llamada) e informe al Personal de Mantenimiento de lo sucedido, Quizás el poco tiempo de activación no haya sido suficiente para generar un alerta, pero estén seguros que si cumplen con este consejo han salvado un montón de trabajo que deben de hacer los operadores Nacionales e Internacionales y los contribuyentes en nuestro país de seguro habrán ahorrado un poco de dinero también.

Si va a comprar un nuevo avión, o una nueva baliza, considere acceder a una ELT 406 MHz en buen estado. Lo antes posible (con prontitud y correctamente) realice el registro de su radio faro en la base de datos nacional. Si su radiobaliza se activa el CCR Carrasco sabrá inmediatamente a quién contactar para obtener información crítica inicial.

Realícele mantenimiento a su ELT regularmente. Contáctese con gente idónea en mantenimiento para su chequeo y partes vitales como son las baterías. Pilas con poca carga puede causar señales erróneas y generar falsas alarmas. Esto último a veces puede se el causal del problema. Por el contrario, las falsas alarmas pueden causar que las baterías bajas. Por lo tanto, asegúrate de que tienes las pilas nuevas, cargadas y dentro de la fecha de vencimiento. Su vida puede depender de ello.

EPIRB (marítimas):

Siempre pruebe la baliza de emergencia en estricta conformidad con las recomendaciones del fabricante. Muchas de ellas tienen interruptores de activación de



prueba. Esta posición de prueba permite que la unidad completa (la electrónica, la batería, la antena) a ensayar sin generar una alarma falsa.

Asegúrese de que su baliza está registrada. Esto no hace nada para reducir las tasas de falsas alarmas, pero tiene un efecto dramático sobre el impacto de una falsa alarma. Si la misma está correctamente registrada, el CCR Carrasco derivará su llamada a su par (CCR Mar) y la situación se resolverá con una llamada telefónica.

Nunca quite la EPIRB de su soporte sin antes pasar a la posición "Off" (a menos que, por supuesto, usted está realmente en peligro). Además, nunca permitir que sea manejada por personal que nada tenga que ver con la operación ni conocimiento en la materia. Una gran cantidad de falsas alarmas en el mundo son generadas por los pasajeros curiosos. Otra fuente común de las falsas alarmas es debido a que se quita la baliza por parte de algún tripulante para pintar detrás de ella. En cualquier momento en que la baliza de emergencia no está en el buque, ésta debe de estar apagada. Esto evita la experiencia embarazosa del CCR Carrasco de tener que enviar vehículos del Ministerio del Interior y de la URSEC como medida alternativa de enviar unidades SAR a converger en el maletero de su coche.

-----ooo0000ooo-----