

4. Acuerdo SAR

La República del Perú es uno de los países signatarios del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, suscrito en Lima el 11 de Mayo de 1973.

→

5. Condiciones de Disponibilidad

El servicio y las instalaciones SAR en el Perú están disponibles sin cargo en todo momento para los Estados vecinos, previa solicitud al Comando de Operaciones de la FAP siempre que no estén empeñados en operaciones de búsqueda y salvamento en su propio territorio. Todas las instalaciones y servicios están especializados en las técnicas y funciones SAR.

6. Procedimiento y señales utilizadas

Procedimientos y señales empleados por las aeronaves

Los procedimientos para los pilotos al mando que observen un accidente o intercepten una llamada y/o mensaje de peligro se indican en el Anexo 12 de la OACI Capítulo 5.

Comunicaciones

La transmisión y recepción de mensajes de peligro dentro del área de búsqueda y salvamento de la FIR Lima se encaminan de conformidad con el Anexo 10 de la OACI, Volumen I, Capítulo 5 párrafo 5.3.

Para las comunicaciones de búsqueda y salvamento se utilizan los códigos y abreviaturas y códigos de la OACI (Doc 8400).

Las aeronaves de búsqueda y salvamento pertenecientes a las dependencias de la Fuerza Aérea utilizarán sus propios códigos de identificación o el que le asigne el RCC-SAR FAP o el Subcentro de Salvamento Aeronáutico a cargo de las operaciones.

Señales de Búsqueda y Salvamento

Las señales de búsqueda y salvamento que se utilizarán serán las prescritas en los Gráficos 1, 2, 3 y 4.

Equipamiento de emergencia de las aeronaves

Las aeronaves que operan en el Perú tendrán instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT) que esté en condición operativa y cumpla con los requerimientos aplicables de acuerdo a lo prescrito en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP 91.830).

Activación accidental de los ELT

Los principales problemas que afectan al Sistema Satelital COSPAS-SARSAT son los originados por las interferencias en las frecuencias 121.5 y 406 MHz y las falsas alarmas. Estas causas producen que las transmisiones reales de alerta de las ELT no sean detectadas o causen errores de localización y, consecuentemente, disminuya la confiabilidad y efectividad del Sistema.

Normalmente las activaciones accidentales son provocadas por:

- a) aterrizajes positivos bruscos, (se activa el G-Swith);
- b) batería con corrosión;
- c) instalación o manipulación incorrecta;
- d) golpes en el cuerpo del ELT (se activa el G-Swith).

Si por cualquier circunstancia, el piloto (o cualquier persona) comprueba que el ELT de su aeronave ha sido activado y no existe una situación de emergencia, debe informar inmediatamente a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo más cercano y/o al RCC-SAR FAP, sobre estas circunstancias. De esta forma, cualquier acción adoptada por el servicio SAR como resultado de esta transmisión, podrá ser cancelada.