

*Una manera de hacer Europa*



# BUENAS PRÁCTICAS

## Actuaciones Cofinanciadas

**‘Helicópteros Multifuncionales de Emergencia,  
Protección Civil y Vigilancia’  
Gobierno de Canarias**

**Programa Operativo  
de Canarias**

**Año 2018**

**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**



**BUENA PRÁCTICA**  
**PROYECTO HELICÓPTEROS MULTIFUNCIONALES DE EMERGENCIA,  
PROTECCIÓN CIVIL Y VIGILANCIA**

**Descripción de la operación:**

El proyecto 'Helicópteros Multifuncionales de Emergencia, Protección Civil y Vigilancia' consiste en la cofinanciación de los costes de contratación de helicópteros multifuncionales, para dar cobertura a la población en situaciones de emergencia y catástrofes, de diferente índole en Canarias, donde a los problemas de accesibilidad y fragmentación territorial se suman los riesgos volcánicos, sísmicos y la contaminación marina, entre otros.

En 2015, el Gobierno de Canarias, gestor del proyecto, firmó un contrato de "Servicio Público Integral de Atención de Emergencias, Protección Civil y Vigilancia mediante Helicópteros Multifuncionales y sus Dotaciones", con la Unión Temporal de Empresas Hispánica de aviación, S.A y Europa Agroforestal, S.L (UTE HASA-EURAL), para dar cobertura a la población ante situaciones de emergencias de diferente índole.

Por este acuerdo, la Unidad Aérea del Grupo de Emergencias y Salvamento (GES) del Gobierno de Canarias prestará un mínimo de 6.000 horas de vuelo, durante seis años, según el Decreto 195/2000 de 2 de octubre, y cuyo servicio es de obligada observancia a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, según la ley 2/1985, de Protección Civil.

Este servicio de helicópteros está compuesto por cinco unidades, cuyas bases se encuentran en las islas de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Palma y Tenerife, y en la Gomera, sólo en periodo estival. Los helicópteros cuentan con la tripulación y la dotación material necesaria para atender a todas las misiones: piloto, copiloto, operador de grúa, rescatadores, grúa, material de rescate y salvamento, de extinción de incendios y labores de vigilancia.

Las actuaciones que se realizan con la dotación de helicópteros abarcan un amplio rango de misiones: búsqueda y localización de personas desaparecidas tanto en mar como en tierra, rescate de personas accidentadas y atrapadas, localización, extinción, vigilancia y seguimiento de incendios forestales, transporte urgente del personal y equipos para la atención de emergencias, vigilancia y reconocimiento en situaciones de alto riesgo, en las que hay que activar el Plan de Protección Civil (PEVOLCA, PECMAR), y en la vigilancia y observación de zonas costeras y del litoral de Canarias para la detección de vertidos de residuos flotantes sólidos y oleaginosos.

Gasto público elegible: 9.044.108 €

Ayuda FEDER (85% de cofinanciación): 7.692.038 €

Los helicópteros tuvieron en 2017 un impacto en el número de vuelos: 996 vuelos para atender 431 intervenciones, con 323 de rescate y salvamento por tierra y mar.

**Justificación de los Criterios de Buenas Prácticas:**

**1-Elevada difusión entre los beneficiarios y el público en general.**

Noticia en portal web del Gobierno de Canarias:

<http://www.gobiernodecanarias.org/dgse/feder-2014-2020/actuaciones-cofinanciadas-feder-2014-2020.html>

## Red de Emergencias y Seguridad de Canarias



Está en: dgse > Actuaciones cofinanciadas

Escuchar

- Temas**
- Emergencias
  - Seguridad

**Historial Alertas**

- Historial de alertas

### Actuaciones en materia de Seguridad y Emergencias

#### Helicópteros multifuncionales

#### CONTRATOS:

*Contratación de un Servicio Integral de Atención de Emergencias, Protección Civil y Vigilancia mediante Helicópteros Multifuncionales y sus dotaciones.*

Importo: 33.318.480,27 €.

Ayuda FEDER (85%): 28.320.765,88 €

**Objetivo:** El objeto de este contrato es la prestación del servicio de atención de emergencias, protección civil y vigilancia mediante helicópteros multifuncionales y sus dotaciones con un mínimo de 5.000 (SEIS MIL) horas de vuelo para el Servicio GES durante los SEIS años de vigencia del contrato. De esta forma, se compensa los sobrecostos asociados a la condición de región ultraperiférica permitiendo a Canarias competir en igualdad de condiciones con el resto de regiones comunitarias, garantizando unas prestaciones e la ciudadanía similares a las del resto del territorio peninsular.

#### Anuncio de licitación:

- Diario Oficial de la Unión Europea



### MERCHANDASING.



Folleto informativo:

**MEDIDAS de SEGURIDAD** alrededor del **HELICÓPTERO (GES)**

**Cuando acuda un helicóptero en su ayuda**

- Hágase ver mediante luces prioritarias o intermitentes, flash de cámara de fotos, etc.
- Señale su posición: permanezca con los brazos levantados y mantenga su espalda al viento.
- Prateja sus ojos cuando esté cerca de un helicóptero que aterriza o despega.
- Acérquese al helicóptero solo cuando se lo autorice el personal a bordo.

**Mantenga libre el área de aterrizaje**

Los rotores de un helicóptero pueden desplazar por el aire una gran cantidad de objetos.

**Mantenga despejada una amplia zona para el aterrizaje:**

- Recoja los materiales y objetos volátiles que haya en esa zona.
- Manténganse agrupados y controle la presencia y movimiento de personas. Si la zona es muy reducida, espere siempre al helicóptero agachado.

**Preste atención con los objetos cerca del helicóptero**

Porte los objetos largos de manera horizontal por debajo de la cintura. ¡Nunca en vertical ni sobre el hombro!

¡No se acerque con objetos volátiles (gorras, viseras, papeles, etc.) sin que estén sujetos!

**Muévase con precaución alrededor del helicóptero**

Por su seguridad, siga las instrucciones de la tripulación.

**¡PELIGRO!** NO se aproxime a los inmediatos del rotor de cola. Es una "Zona ciega". El piloto no puede verle.

Agáchese para entrar y salir en el área del rotor, siempre en un ángulo de 45º a ambos lados de la vista del piloto, o por donde lo indiquen.

No fume cerca del helicóptero. ¡NO cierre las puertas! Es misión de la tripulación. En pendiente aproxímese siempre por el lado más bajo.

**¡Recuerda!** Llame al **1-1-2** ante cualquier emergencia. **GOBIERNO DE CANARIAS** **UNIÓN EUROPEA**

Noticia en REVISTA 'VERTICAL MAGAZINE'.

<https://assets.verticalmag.com/digital/2018/V911Fall/html5/index.html?page=1&noflash>

**GETTING THE JOB DONE**

The W-3 Sikohé was the first helicopter entirely produced in Poland. It was developed in the early 1970s by the then-Katowice PZL Aviation and conceived for use by the USSR and satellite states for military and civil missions. Perhaps as a result of its heritage, the aircraft was not widely adopted in the West, and with PZL-Swidnik ceasing to produce the helicopter in 1990, the development of more advanced military variants, the company was acquired by AgustaWestland and has since become part of the Leonardo group.

Although there are only a handful of Sikohé operators, mostly in Asia and South America, HASA has one of the largest fleets of the type outside of Poland.

"We have 13 Sikohés in total, because the helicopter is in such high demand for firefighting," Ortega told me. After winning the 0255 contract in November 2016, HASA acquired five Sikohés in La Palma, Fuerteventura, and El Hierro. The year 2016 saw the addition of one more aircraft based at Gomera for use during the summer months.

While the aircraft is based at Gomera, it provides a distribution of assets for rapid SAR responses across the island for firefighting tasks as these usually take no more than one hour. Crews therefore must be familiar with other islands and operating areas, as they can also be moved from island to island as situations develop. The funding for the program comes primarily from the European Regional Development Fund, which provides 85 percent of the budget. The remaining balance is met by the Government of the Canary Islands.

Despite the maritime location, the aircraft was required to have only normal night and offshore capabilities, with broader SAR regions covered by the AW139s of the Spanish Maritime Search and Rescue (MRSR) system. However, the Sikohés of GES are only required to be able to fly at night.

**CREWS MUST BE FAMILIAR WITH OTHER ISLANDS AND OPERATING AREAS, AS THEY CAN EXPECT TO BE MOVED FROM ISLAND TO ISLAND AS SITUATIONS DEVELOP.**

12-nautical-mile territorial limit of the islands themselves. While an instrument flight rules (IFR) capability was retained, the aircraft features an automatic landing, consisting almost entirely of traditional "steer" gauges programmed by an externalized Garmin G5000 autopilot and an Apple iPad hooked up with the Air Navigation iPad app. Even with night vision imaging systems (NVIS), there are serious difficulties involved in conducting SAR or firefighting at night without the protection that more advanced variants would offer. For this reason, operations are limited to day only and safe night procedures have been worked out.



**THE VALUE OF EXPERIENCE**

Spanish law requires all SAR pilots to have qualifications in all environments, but to become a co-pilot there's no minimum hours requirement, although previous experience in SAR or firefighting is beneficial. New pilots to the HASA operation typically start flying firefighting duties, building hours and experience before being trained in SAR, making them employable in the GES task.

"The company needs pilots and engineers who can resolve the issues that can often come up in our bases," Vassero told me. "Being island based poses particular challenges to logistic and maintenance."

To be eligible as captains, pilots must have a minimum of 1,000 flight hours pilot in command (PIC) conducting offshore SAR, with at least 700 offshore. While it is preferable for captains to have all the necessary qualifications already, non-SAR-qualified captains are recruited and are provided with the necessary training to ensure that they are mission-capable.

"Pilots with high hours on other types might have enough experience to be captains, but they first need to learn how the Sikohé behaves – beyond a simple conversion," added Ortega.

"You can learn to fly it in a few hours, but to have the confidence to use it to its full potential takes a lot of experience."

Typically, senior captains – who are mostly instructors – are crewed with junior co-pilots. Conversely, junior captains with low Sikohé experience are crewed alongside co-pilots with greater than 1,000 hours on type. When airborne, the flying is split between the pilots, who share duties with no hard and fast division of labor in the cockpit.

"It's not a perfect MFCO (multi-crew cooperation) type scenario where one pilot is always flying and the other is always monitoring him," explained Ortega. "We change the roles in the cockpit according to the situation."

Given the emphasis on daytime operations, normal duty hours are sunrise to sunset, usually around 11 hours on duty at 15-minute notice. For night operations outside routine hours, the readiness is reduced to 40 minutes. However, if the mission requires more preparation, either because of navigation to a precise location or due to complex terrain or weather, additional time is taken on the ground, reducing the risk of mistakes in the air that could make the job of locating the casualty more difficult.

Video en la web y Redes Sociales de la revista 'Vertical Magazine': <https://vimeo.com/293190341>



Participación de helicópteros en eventos de distinta índole relacionados con la Seguridad y Prevención: Semana de la Prevención de Incendios en Arucas (Gran Canaria). 13-17 de noviembre de 2017: Video (helicóptero con logos de la UE y Canarias Avanza con Europa: Ver minuto: 03.43: <https://youtu.be/mLmXF0dNj4>



Noticia en Twitter:

<https://twitter.com/territoriocan/status/1014579147300130817>



Noticia en Facebook:

<https://www.facebook.com/verticalmag/photos/a.85054751660/10156786527041661/?type=3&theater>



Noticia en prensa digital:

<https://www.diariodefuerateventura.com/noticia/la-esperanza-llega-desde-el-cielo-as%C3%AD-trabaja-el-equipo-del-helic%C3%B3ptero-de-emergencias>

Diario de Fuerteventura

PORTADA ACTUALIDAD OPINIÓN BLOGS PLUS

NISSAN JUKE  
Amiga en todo momento en tecnología. Desde 12.250€  
SOLICITA TU GUESTO

PRECIO RESIDENTE  
IDA Y VUELTA  
ADULTOS + NIÑOS

### La esperanza llega desde el cielo: así trabaja el equipo del helicóptero de Emergencias

En el aeropuerto de Fuerteventura tiene su base desde hace 15 años uno de los seis helicópteros del Grupo de Emergencias y Salvamento (GES) del Gobierno de Canarias que contabilizó en 2017 casi 200 horas de vuelo y 78 operaciones

Una vida llena de sentir tradiciones a flor de piel

Un edificio inspirado en recolección del agua es de la Reserva de la Biosfera

Tuñete exige que la ampuerto de Gran Tarajal e un siempre abrigo interer

Macher Motor, nombras concesionario de España

La Jaira, Yamator e Voz nominados a los premios Canarias

La flota de helicópteros multifuncionales, operativos todos los días del año, del amanecer al oca-so, tiene base en El Hierro (AH-71), Gran Canaria (AH-31), Fuerteventura (AH-21), Tenerife (AH-41), La Palma (AH-51) y en La Gomera, con el AH-61, sólo en el periodo estival.

El servicio cuenta con un contrato presupuestado en casi 36 millones de euros, cofinanciado el 85 por ciento con recursos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) con vigencia desde diciembre de 2015 a 2021.

Se trata de un dispositivo esencial en las Islas, ya que las seis aeronaves contabilizaron un total de 996 horas de vuelo en 2017, destinadas a 431 intervenciones. La mayoría de las actuaciones se dirigió a los servicios de rescate y salvamento por tierra y mar, con un total de 323 operaciones. El resto se destinó a los servicios de incendios, búsquedas, simulacros, entrenamiento, observación o patrullaje, entre otros.

Por islas, Fuerteventura se situó en segunda posición en horas de vuelo con 198 horas, detrás de Tenerife con 239 horas en activo. La tercera isla es Gran Canaria, con 165 horas. Le siguen, por número de horas, La Palma, con 136 horas, La Gomera, con 134 y por último, El Hierro, con 116 horas.

## 2.-Incorporación de elementos innovadores.

La flota de helicópteros está formada por unidades modelo Sokol, con mejores prestaciones que los modelos que operaban con anterioridad (Bell 412), siendo Canarias la primera Comunidad con helicópteros de esas características que están preparadas para una intervención rápida en las situaciones de riesgo para la seguridad pública, la vida de personas y bienes o patrimonio común. Si fuera necesario, están preparadas para la medicalización de los heridos durante su traslado. La flota actual permite mayor capacidad de carga en caso de rescate y mayor autonomía del vuelo, factores que la convierten en las aeronaves más modernas de Europa.

El modelo de helicóptero Sokol tiene 700 kilogramos más de capacidad que el modelo anterior,

lo que permite trasladar a más personas y una mayor capacidad de lanzamiento de agua en los incendios forestales. La capacidad del 'bambi, recipiente de recogida de agua, es de 1.589 litros. Del mismo modo, la amplitud y el espacio de cabina es mucho mayor que el modelo anterior, lo que facilita las operaciones y el manejo de camillas, la ubicación de la víctima y el espacio para el material sanitario y las herramientas.

En resumen, el modelo Sokol incrementa la seguridad en las operaciones debido a que: cuenta con más potencia, gana en operatividad, al poder acceder en igualdad de peso y pasajeros a más altitudes y temperaturas; posee más autonomía, dispone de tren de aterrizaje de tres puntos, lo que permite el aterrizaje en pendientes mayores y en terrenos no preparados y dispone de amortiguadores que evitan resonancias, permitiendo una mayor estabilidad.

### **3.-Adecuación de los resultados obtenidos a los objetivos establecidos.**

Este servicio funciona las 24 horas del día durante los 365 días del año. Además, de los servicios indicados en la descripción del proyecto, los helicópteros pueden actuar en situaciones de riesgos específicos relacionados con la situación geográfica y el origen volcánico de Canarias, como acontecimientos de origen volcánicos y sísmicos.

### **4.-Contribuye a la resolución de un problema o debilidad detectada en el ámbito de ejecución.**

Las cinco aeronaves, modelo Sokol están preparadas para una intervención rápida en las situaciones de riesgo para la seguridad pública, la vida de personas y bienes o patrimonio común. Si fuera necesario, las aeronaves están preparadas para su medicalización, para el traslado de heridos en situaciones de extrema gravedad.

### **5.- Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigida.**

Este servicio abarca a todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, para atender tanto a la población residente, estimada en 2.108.121 habitantes en 2017, según el Instituto canario de Estadística, y fluctuante, con 15.975.507 turistas al año.

En 2017, por islas y número de intervenciones, Tenerife ocupó el primer puesto con 166 servicios, la mayoría en operaciones de rescates por tierra y mar. Le siguió Gran Canaria, con 83 intervenciones; Fuerteventura, con 78; La Palma, con 59 servicios; El Hierro, con 34 servicios, y La Gomera, contabilizó 11 intervenciones, dos de ellas de rescate.

### **6.-Consideración de los criterios horizontales de igualdad de oportunidades y no discriminación, así como responsabilidad social y sostenibilidad ambiental.**

En las condiciones para la contratación, el gestor expuso que debía estar supeditada "a las disposiciones del Tratado y los actos fijados en virtud del mismo, y será coherente con las actividades, políticas y prioridades comunitarias en desarrollo sostenible y mejora del medio ambiente, debiendo promover el crecimiento, la competitividad, el empleo y la inclusión social, así como la igualdad entre hombres y mujeres".

### **7.- Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública.**

Las actuaciones de los helicópteros se realizan a petición de la Sala del 1-1-2, del Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad, dependiente de la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias, cuyo personal recibe las llamadas de urgencias y activa a los medios que considera oportunos. Todas las intervenciones vienen recogidas en los Planes

de Emergencias del Gobierno de Canarias (INFOCA, PEVOLCA, PECMAR), con los que se cuentan para realizar simulacros y ejercicios a lo largo del año.

En la mayoría de casos, en el lugar de las incidencias en las que participan los helicópteros se encuentran otros medios de emergencias, como pueden ser Policías Locales, Bomberos, Cruz Roja, Servicio de Urgencias Canario, Rescates de Lanzarote, Salvamento Marítimo y Grupo de Emergencia y Salvamento en Tierra, entre otros.

En cuanto a las emergencias de mayor grado o nivel, como puede ser los incendios forestales o la contaminación y accidentes marítimos, la gestión de las emergencias se coordina con distintas administraciones, como son los ayuntamientos, Cabildos y Delegación del Gobierno de España.

*Una manera de hacer Europa*



**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**