

CENTARM



DART

CONTROL DE AVERÍAS

FECHA FEBRERO 2026
VERSIÓN ORIGINAL

TABLA DE CONTENIDO

Página	Descripción contenidos
3	Serie de ejercicios DART.
4	Ejercicio de ayuda al exterior entre unidades afin o no afin en puerto.
5	Ejercicio de incendio básico / intermedio y sala de máquinas en puerto.
9	Ejercicio de inundación en puerto.
11	Ejercicio básico de incendio en la mar.
13	Ejercicio intermedio de incendio en la mar.
17	Ejercicio de incendio en la sala de máquinas en la mar.
20	Ejercicio de colisión o varada.
23	Ejercicio de incendio en cubierta de carros / tanques / hangar.
27	Ejercicio de colisión o varada.
31	Ejercicio Crash on Deck con aviso.
34	Ejercicio de CRA al team de entrenamiento del buque en puerto.
36	Ejercicio de CRA al team de entrenamiento del buque en la mar.
38	Ejercicio de impacto en el puente.
40	Ejercicios BDR y de guerra interna básico, intermedio y avanzado.
45	Ejercicio de comunicaciones, mando y control.
47	Briefing de seguridad previo a ejercicios.
48	Briefing de seguridad al término de ejercicios.
49	Briefing de seguridad al oficial más antiguo del término de los ejercicios.
50	Briefing de seguridad del inspector líder control de averías previo a la reentrada (HF3 y F4).
51	Gravedad de las observaciones detectadas en MEUS tratado IV cap.1.
53	Safety brief al comandante del buque.
54	Safety brief fase "A".
55	Safety brief fase "B".
56	Hot-debrief.
57	Pauta de evaluación para ronda de seguridad (R01).
58	Tablas de evaluación ejercicios control de averías.
59	Porcentaje de distribución del puntaje en ejercicios combinados (ASA).
60	Tablas de puntajes.
62	Conceptos empleados para evaluación ejercicios MEUS tratado IV cap. 1.
63	Listado de norenting y boletines.
64	Manejo de riesgo operacional.
65	M.R.O. manejo de riesgo operacional urgente.
66	Ejemplo de STATE 1º PREPS para FRPPs.
68	Glosario de términos.

SERIE DE EJERCICIOS DART

Trabajo Estándar	DART	Descripción de la Serie
R01	NONE	Ronda de seguridad, trinca para la mar y el combate.
R02	NONE	Auxilio al exterior (incendio e inundación).
R03	HF1	Ejercicio básico de incendio en puerto.
R04	HF2	Ejercicio intermedio de incendio en puerto.
R05	HF3	Ejercicio de incendio sala de máquinas en puerto.
R06	HFLOOD	Ejercicio de inundación en puerto.
R07	F1	Ejercicio básico de incendio en la mar.
R08	F3	Ejercicio intermedio de incendio en la mar.
R09	F4	Ejercicio de incendio en la sala de máquinas en la mar.
R22	F5	Ejercicio de colisión o varada.
R10	F6	Ejercicio de incendio en cubierta de carros o hangar.
R11	F7	Ejercicio de colisión o varada.
R12	COD	Ejercicio Crash on Deck con aviso.
R13	HODEX	Ejercicio CRA al team de entrenamiento del buque en puerto.
R14	T t T	Ejercicio CRA al team de entrenamiento del buque en la mar.
R15	Bridge Hit	Ejercicio de impacto en el puente.
R16	Single Hit	Ejercicio de reparación de daños en combate simple.
R17	BDX - BDX	Ejercicio de reparación de daños en combate doble.
R18	DCX - 1.1	Ejercicio de guerra interna básico.
R19	DCX - 1.2	Ejercicio de guerra interna intermedio.
R20	DCX - 1.3	Ejercicio de guerra interna avanzado.
	STAGE 21	Ejercicio de mando control y comunicaciones.

EJERCICIO DE AYUDA AL EXTERIOR ENTRE UNIDADES AFIN O NO AFIN EN PUERTO.

(R02)

Ref. Plan EME-14

Ejercicio Auxilio al Exterior en Puerto:

Evalúa la organización, el desempeño de la guardia apostada y de la guardia hermana en puerto en horario hábil y no hábil, para apoyar a las unidades cercanas ante posibles emergencias de incendio o inundación.

Objetivos DART

1	Evaluar a la guardia de puerto apostada y/o hermana en el apoyo a unidades en el ataque de incendio e inundación.
2	Verificar al personal, material y dispositivos que van en ayuda a unidades siniestradas.
3	Verificar mando y control, demostrando coordinación y buen empleo del personal que asiste a la unidad siniestrada.

	Acciones Guardia Apostada (30)
1.1	¿Se recibió alarma de buque siniestrado o se activó el plan FELINO por Unidad siniestrada (o similar)?
1.2	¿Se dio la alarma de zafarrancho Auxilio al Exterior correctamente por 1MC? (en horario hábil para guardia hermana, en horario no hábil para guardia apostada).

	Oficial de Guardia (35)
2.1	¿Repitió la alarma correctamente por 1MC?
2.2	¿Se informó por MC el lugar donde forma el personal de guardia y disponible?
2.3	¿Se informó el tipo de emergencia (incendio / inundación) por 1MC?
2.4	¿Se informó por MC si el buque es AFÍN / NO AFÍN?
2.5	¿Se dispuso de algún tipo de comunicaciones alternativas? ¿Se considera medio de transporte para asistir a la Unidad (Unidades a la gira)?
2.6	¿Se mantuvo el mínimo de personal a bordo de la unidad conforme al plan, objeto de asegurar la unidad? ¿Unidad cuenta y dispone de personal de Sanidad?
2.7	¿Se instruyó al personal que acudirá al buque siniestrado, respecto a la emergencia?

	Partida auxilio al exterior (35)
3.1	¿El personal que acude es el que corresponde según plan?
3.2	¿Los elementos acopiados corresponden al tipo de emergencia? - ¿Los elementos acopiados corresponden a lo indicado en el plan? - ¿Personal que acude en apoyo conoce y domina material que transporta? - ¿Los elementos acopiados se encuentran en buen estado?

**EJERCICIO DE INCENDIO BÁSICO / INTERMEDIO Y SALA DE MÁQUINAS EN PUERTO
(R03-04-05 / HF1-2-3)**

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007

Ejercicio Básico de Incendio en Puerto (HF1):

Evalúa el desempeño de la guardia de puerto en el ataque de incendios menores en forma efectiva, sin incluir reentrada, sistemas fijos ni personal herido.

Ejercicio Intermedia de Incendio en Puerto (HF2):

Evalúa la capacidad de la guardia de puerto para enfrentar un incendio mayor, que no esté alojado en una sala de máquinas, escalando hasta una reentrada, pudiendo incluir el manejo y cuidado de heridos.

Ejercicio Incendio en Sala de Máquinas en Puerto (HF3):

Evalúa la capacidad de la guardia de puerto para enfrentar un incendio en una sala de máquinas, que no se logra extinguir con las primeras acciones, escalando hasta una reentrada (de acuerdo al procedimiento operacional estándar (SOP) de la Unidad), e incluye el manejo y cuidado de heridos. Es requisito aprobar este ejercicio para pasar a la etapa de mar.

Objetivos DART

1	Evaluar a la guardia de puerto en el ataque de incendios de distintas clases en forma efectiva.
2	Verificar que procedimientos SOP del buque sean efectivos al operar los sistemas fijos incendio.
3	Verificar la organización del grupo de contención.
4	Verificar mando y control, demostrando coordinación y buen empleo de personal disponible.
5	Garantizar que las técnicas de ataque incendio o reentrada de la partida de ataque se llevan a cabo correctamente según BRd 2170(1) Cap. 17.

Acciones Iniciales (20-14-10)

1.1	¿El sistema de alarma fijo opera en forma correcta y fue entendido por el personal apostado de guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto? - ¿Alarma por MC correcta y repetida (incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Se efectúa Crash Stop? - ¿Se apoyan con extintores, CFHR, mangueras? - ¿Se ejecutan todas las acciones hasta la llegada de la guardia de puerto (P.A.I.)? - ¿Se despliegan cortinas de humo correctamente?

Ataque FF (20-14-8)

2.1	PAI: ¿Lleva extintores para atacar el incendio? - ¿Despliega y prueba CFHR para continuar el CAA? - ¿Reciben un reporte inmediato y preciso del descubridor? (ICR)
------------	---

2.2	PAI BA: ¿Llega a la SOTI en 2 minutos ? - ¿Con extintores? - ¿Llegan vestidos correctamente con tenida intermedia (efectuados los chequeos BA)? - ¿Dejan tallies en el acceso?
2.3	¿Llega la cámara termo imagen (TIC) a la FCP y es entregada a los PAI BA?
2.4	I/C FCP: ¿Controla a su personal? - ¿Sella acceso al departamento con pitón pantalla o Ship-protector para controlar el humo? - ¿Establece comunicaciones con HQ1? - ¿Utiliza Check List? - ¿Tiene el control del humo?
2.5	Partida de Ataque: ¿Llega a la FRPP de servicio correcta? - ¿Primera pareja en tenida completa va a la SOTI bien equipada con equipo extra? - ¿El resto de la partida probó comunicaciones y logra llegar dentro de 8 minutos ?
2.6	Controlador BA: ¿Llega a la escena (FCP)? - ¿Recolecta los tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control, verifica correcta tenida de las partidas? - ¿Verifica el chequeo sello de máscara de los PAI BA y Partida de ataque?
2.7	¿Evacuan el departamento de acuerdo a procedimientos (SOP) para utilizar los sistemas de extinción fijos (Halón/CO ₂)?
2.8	¿Ejecutan correctas técnicas de ataque de incendios?

Contención (14)	
3.1	¿La partida se establece en el lugar informado por MC? - ¿Fue organizada en el lugar (I/C – 2I/C)?
3.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
3.3	¿2 I/C instruye a su personal previo a despacharlo? – ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo?
3.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
3.5	¿Se dispone de talegones de contención con su Check List y N° de teléfono de contacto? ¿Personal utiliza ayuda memorias?
3.6	¿Se mantiene informado el ODG? - ¿Se utiliza y registra TMS (monitoreo de temperatura si es aplicable)? - ¿Se logra contener el departamento en su totalidad?

Aspectos ME (10-10-8)	
4.1	De acuerdo a DART de Ingeniería.

Panorama (16-10-10)	
5.1	¿El panorama es preciso y consistente en todos los controles? – ¿La simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
5.2	IBO en HQ1: Asiste al ODG en compilar el panorama y tiene un panorama exacto.
5.3	¿Los tableros de incidentes tienen una narrativa o descripción con la secuencia de sucesos? - ¿En un lugar adecuado?
5.4	¿Command Rover / Roving, valida el tablero de incidentes y la compilación del panorama?

	Mando y Control (20-20-18)
6.1	¿Alarma por MC correcta y Crash Stop revisado por el ODG?
6.2	¿ODG recibe reporte de quién descubre el incidente?
6.3	¿ODG utiliza Check List y Kill Cards para armar panorama? - ¿Obtiene información permanente de la partida de contenciones?
6.4	¿ODG utiliza al Roving de buena forma? - ¿Considera el aclarado de cubiertas inferiores? - ¿Roving efectivo?
6.5	¿ODG se asesora de buena manera con el IDG? - ¿Considera los Planes para el aclarado de humo en forma oportuna?
6.6	¿ODG autoriza en forma correcta la utilización de sistemas de extinción fijos?
6.7	¿Emergencia es controlada efectivamente desde el HQ1? - ¿El ODG da SITREPS regulares por MC?
6.8	¿ODG se mantiene informado sobre los límites de humo?
6.9	¿IDG informa al ODG de la disponibilidad de bombas de incendio? - ¿ODG monitorea la presión del ramal de incendio?
6.10	¿I/C FCP mantiene informado al ODG respecto a límites y centinelas de humo?
6.11	¿Se informa al ODG cuando se encuentran cerrados todos los lampos de ventilación?
6.12	Guardia de Portalón: ¿Informa a las autoridades? - ¿Buques adyacentes? - ¿Despliega bandera/luz roja? - ¿Cierra el portalón? - ¿Llena el tablero de incidentes? - ¿Despliega en forma correcta la línea guía hacia la HQ-1?
6.13	¿Buque activa el plan FELINO o similar (equipo, canal, característica de llamada)?
6.14	¿Se efectúa el plan de aclarado de humo?

	Sistemas Fijos (sólo HF3) (8)
7.1	¿ODG autoriza la primera descarga de CO ₂ / Halón en forma oportuna?
7.2	Sistemas Fijos: ¿El sistema es operado en forma correcta? - ¿Se verifica la correcta descarga del banco (CO ₂ / Halón), después de cada disparo se envía una persona equipada con tenuta intermedia (BA)? - ¿La persona es chequeada por un controlador BA? - ¿La persona que verifica el banco (CO ₂ / Halón), tiene conocimiento de la operación local de los sistemas fijos?
7.3	¿ODG es informado de la operación del sistema fijo?
7.4	¿Se encuentra el departamento completamente aislado antes del 2do disparo? - ¿Se tiene el control de los aislamientos pendientes?
7.5	¿Se tiene el parte del personal previo al 2do disparo?
7.6	¿Rociadores de FOAM altos (Mulsis spray) son usados correctamente y el nivel del estanque de FOAM es revisado?

	Briefing de Reentrada (sólo HF3) (8)
8.1	¿Se efectúa briefing logístico conducido de buena forma?
8.2	¿Briefing de reentrada es efectuado en un lugar adecuado? - ¿Se tiene bien controlado al personal?
8.3	¿Existen refrigerios para el bienestar del team de reentrada?

8.4	¿Se dispone de un diagrama del departamento que todos puedan ver?
8.5	¿Briefing de reentrada es efectuado con Check List por parte de?: - Encargado del departamento (IDG). - I/C FCP. - Más antiguo (ODG).

Reentrada (sólo HF2/3) (18-16)	
9.1	¿Realiza un correcto despliegue de mangueras? - ¿Considera una suficiente cantidad de tarros de FOAM? - ¿FOAM Dump es administrado? - ¿Existe equipamiento disponible en caso de haber sido requerido en el Briefing?
9.2	¿El cambio de ubicación de la FCP es informado al HQ1? - ¿Comunicaciones establecidas?
9.3	¿I/C FCP mantiene al ODG informado sobre la reducción de los límites del humo? ODG se mantiene informado sobre la reversión de estos límites.
9.4	¿Crash Stop efectuado previo a la reentrada?
9.5	¿Autorización para la reentrada es dada por MC y teléfono magnético?
9.6	¿Técnicas de reentrada son efectuadas de manera correcta?
9.7	¿Se deja guardia de re-ignición, con TIC y CFHR o pitón?
9.8	¿Líder guía correctamente a su team por una vía segura hacia un área "Off Gas" (Ruta aire fresco a cubiertas exteriores)?

EJERCICIO DE INUNDACIÓN EN PUERTO (R06 / HFLOOD)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4008

Ejercicio de Inundación en Puerto (HFLOOD):

Evalúa la capacidad de la guardia de puerto para enfrentar una Inundación en algún compartimiento de la Unidad, pudiendo incluir el manejo y cuidado de heridos.

Objetivos DART

1	Entrenar a la guardia de puerto en el control y obturación de inundaciones, verificando al personal en sus puestos.
2	Verificar la organización del grupo de contención.
3	Verificar la organización de mando y control.

Acciones Iniciales (20)	
1.1	¿El sistema de alarma fijo opera en forma correcta y es entendida por el personal apostado de guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto (uso ITP)? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Uso de elementos de obturación (material se encuentra disponible)? - ¿Se ejecutan todas las acciones hasta la llegada de la guardia de puerto (P.A.I.)?

Ataque DC (20)	
2.1	PAI: ¿Llega con talegones de obturación? - ¿Utiliza ITP (si aplica)? - ¿Da un reporte rápido y preciso?
2.2	I/C FCP: ¿Establece comunicaciones con HQ1? - ¿Controla a su personal? - ¿Utiliza Check List?
2.3	PAI BA: ¿Lleva equipos BA al FCP? - ¿Se reúne en la FRPP más cercana? - ¿Lleva talegones de obturación? - ¿Completa las primeras acciones para controlar la avería?
2.4	¿Se descarga película de FOAM (inundación contaminada)? - ¿Se considera el uso del detector de gases?
2.5	Partida de Ataque: ¿Llega al FCP? - ¿Las primeras 2 personas se presentan en la FCP correctamente vestida con traje anti exposición?
2.6	¿Resto de la partida de ataque lleva la bomba sumergible? - ¿Arman educutores portátiles? - ¿Conocen procedimiento de activación educutor fijo?
2.7	Controlador BA: ¿Se establece en el FCP? - ¿Controla personal con equipos BA? - ¿Es utilizado para apoyar otras tareas si no efectúa control de personal con BA?
2.8	¿Se manipula de manera segura el puntal metálico? - ¿Se ejecutan correctas técnicas de apuntalamiento secundarias?
2.9	¿Se controlan las superficies libres y elementos sueltos? - ¿Se considera instalar mini mamparos?
2.10	¿Se establece guardia de apuntalamiento con talegón?

	Contención (14)
3.1	¿La partida se reúne en el lugar informado por MC? - ¿I/C contención y 2 I/C organizaron y administraron su partida?
3.2	¿Límites primarios de inundación establecidos rápidamente?
3.3	¿2 I/C entrega instrucciones a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo?
3.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes y se verifican deformación de mamparos? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
3.5	¿Se mantiene informado al ODG del progreso? - ¿Se logra tener el departamento contenido?

	Aspectos ME (10)
	De acuerdo a DART de Ingeniería.

	Panorama (16)
4.1	¿El panorama es preciso y consistente en todos los controles? – ¿La simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
4.2	IBO en HQ1: Asiste al ODG en compilar el panorama y tiene un panorama exacto.
4.3	¿Los tableros de incidentes tienen una narrativa o descripción con la secuencia de sucesos? - ¿En un lugar adecuado?
4.4	¿Roving valida el tablero de incidentes y la compilación del panorama?

	Mando y Control (20)
5.1	¿Se efectúa Crash Stop?
5.2	¿Se da la alarma por MC en forma correcta y fue repetida? - ¿Fue chequeada por el ODG?
5.3	¿ODG recibe reporte de quién descubrió el incidente?
5.4	¿ODG utiliza Check List y Kill Cards para armar el panorama? - ¿Obtuvo información en forma constante?
5.5	¿ODG utiliza al Roving de buena forma y considera aclarar cubiertas inferiores? - ¿Roving fue efectivo?
5.6	¿ODG utiliza de buena forma al team HQ1?
5.7	¿Emergencia fue controlada en forma efectiva por HQ1? - ¿ODG da SITREPS regulares por MC a la dotación?
5.8	¿Se establecieron de manera oportuna los límites de la inundación y son informados a HQ1?

EJERCICIO BÁSICO DE INCENDIO EN LA MAR (R07 / F1)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007

Ejercicio Básico de Incendio en la Mar (F1):

Evalúa el desempeño del grupo principal de la SSEP, en la ejecución de procedimientos tendientes a lograr la extinción de un incendio en las acciones iniciales, sin incluir personal herido y sin necesidad de cubrir puesto de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR).

Objetivos DART

1	Entrenar a la SSEP en el ataque de incendios en forma efectiva y verificar el reporte del personal disponible.
2	Verificar el trabajo del grupo de contención.
3	Verificar la organización de mando y control.

Acciones Iniciales (20)	
1.1	¿El sistema de alarma fijo opera en forma correcta y fue entendida por el personal de la guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto (uso ITP)? – ¿Alarma por MC correcta y repetida (incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Se efectúa Crash Stop? - ¿Se apoyan con extintores, CFHR, mangueras? - ¿Se ejecutan todas las acciones hasta la llegada de la guardia de puerto (P.A.I.)? - ¿Se despliegan cortinas de humo correctamente?

SSEP (28 – (20))	
2.1	PAI: ¿Lleva extintores para atacar el incendio? - ¿Despliega y prueba CFHR para continuar el CAA? - ¿Reporte inmediato y certero del descubridor? (ICR).
2.2	I/C FCP: ¿Controla a su personal? - ¿Sella acceso al departamento con pitón pantalla o Ship-protector para controlar el humo? – ¿Establece comunicaciones con HQ1? - ¿Utiliza Check List? - ¿Tiene el control del humo?
2.3	PAI BA: ¿Llega a la SOTI en 2 minutos? - ¿Con extintores? – ¿Llegan vestidos correctamente con tenida intermedia (efectuados los chequeos BA)? - ¿Dejan tallies en el acceso?
2.4	¿Llega la cámara termo imagen (TIC) a la FCP y es entregada a los PAI BA?
2.5	Partida de Ataque: ¿Llega a la FRPP de servicio correcta? - ¿Primera pareja en tenida completa va a la SOTI bien equipada con equipo extra? - ¿Resto de la partida prueba comunicaciones y logra llegar dentro de 8 minutos?
2.6	Controlador BA: ¿Llega a la escena (FCP)? - ¿Recolecta los tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control, verifica la correcta tenida de las partidas? - ¿Verifica el chequeo del sello de máscara de los PAI BA y Partida de Ataque?
2.7	¿Se despliegan las mangueras en forma correcta? - ¿Pitones se encuentran bien instalados y de distintos grifos?
2.8	¿Correctas técnicas de ataque de incendios?
2.9	¿Se deja guardia de re-ignición, con TIC y CFHR o pitón?

	EMERMAR (16)
3.1	¿Información por MC correcta, ubicación y ruta segura?
3.2	¿Todo el personal llega al lugar designado según su puesto?
3.3	¿Se tiene claro el parte del personal? - ¿Se avisa por MC cuando el buque se encuentra en puestos de EMERMAR?

	Contención (28 – (20))
4.1	¿La partida se establece en el lugar informado por MC? - ¿Se organiza en el lugar (I/C – 2I/C)? - ¿Contención designa: I/C/ - 2 I/C - managers por cubierta?
4.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
4.3	¿2 I/C instruye a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo? - ¿Personal de contención asegura la calidad de la contención?
4.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
4.5	¿Se dispone de talegones de contención, completos de acuerdo a su Check List? ¿Se conoce el N° de teléfono de contacto? - ¿Los talegones correctamente estibados y disponibles?
4.6	¿Mantiene informado al DCO del progreso de la contención? - ¿Logra tener departamento contenido completamente?
4.7	¿Se considera uso “sistema monitoreo de temperatura” TMS (cuando corresponda)?

	Mando y Control (24)
5.1	¿Alarma por MC correcta y Crash Stop revisado por el DCO?
5.2	¿DCO recibe el reporte de quién descubrió el incidente?
5.3	¿DCO utiliza Check List y Kill Cards para armar panorama? - ¿DCO obtuvo información permanente de las contenciones?
5.4	¿DCO utiliza los Rovers de buena forma? - ¿DCO considera cubrir puestos de EMERMAR? - ¿Rovers fueron efectivos?
5.5	¿DCO se asesora de buena manera con el IBC/PROPMAN/Team HQ1? - ¿DCO considera planes para aclarado de humo en forma oportuna?
5.6	¿Se mantiene informado al mando? - ¿DCO da SITREPS regulares por MC a la dotación?
5.7	¿Emergencia controlada en forma efectiva por HQ1?
5.8	¿DCO administra de buena forma el ramal de incendio?
5.9	¿DCO considera selectivamente la ventilación de habitabilidad?
5.10	¿Tablero de incidentes llevado de buena forma y fue entendible?
5.11	¿El panorama consistente en todos los controles?
5.12	¿Correcta simbología usada por el IBO BRd 2170(1), Cap.7, Anexo 7B?
5.13	¿Límites de humo establecidos en forma rápida y fueron informados a HQ1?

5.14	¿Se utilizan centinelas en los límites de humo y tienen claras sus obligaciones? - ¿Se utilizan smoke boundary lights? (Flash light).
5.15	¿Autorización del mando para el aclarado de humo?
5.16	¿Aclarado de humo es efectivo y seguro?

EJERCICIO INTERMEDIO DE INCENDIO EN LA MAR (R08 / F3)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007

Ejercicio Intermedia de Incendio en la Mar (F3):

Evalúa la capacidad del buque para enfrentar un incendio mayor fuera de los espacios de máquinas o en departamentos que posean sistema fijo de extinción, pudiendo incluir el manejo y cuidado de heridos y escalada a puestos de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR).

Objetivos DART

1	Entrenar a la SSEP en el ataque de incendios clase B, verificar el reporte del personal disponible y chequear que los SOP son efectivos.
2	Verificar el trabajo del grupo de contención.
3	Verificar los procedimientos de ataques iniciales o reentradas (BRd 2170 (1))
4	Verificar el mando y control, demostrando coordinación / empleo de personal disponible.

Acciones Iniciales (12)

1.1	¿Sistema de alarma fijo opera en forma correcta y fue entendida por el personal apostado de guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto (uso ITP)? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (Incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Se efectúa Crash Stop? - ¿Se apoyó con extintores, CFHR, mangueras? - ¿Se ejecutaron todas las acciones hasta la llegada de la SSEP? - ¿Cortinas de humo desplegadas correctamente?

SSEP (20)

2.1	PAI: ¿Llega con extintores? - ¿Despliega y prueba CFHR/Mangueras/FB5X para continuar con CAA? - ¿Reporte rápido y preciso? (ICR).
2.2	I/C FCP: ¿Controla a su personal? - ¿Mantiene el control del límite de humo? - ¿Selló la puerta con una pantalla de agua? - ¿Establece comunicaciones con HQ1? - ¿Utiliza Check List?
2.3	PAI BA: ¿Llega a la SOTI en 2 min? - ¿Con extintores? - ¿Vestidos correctamente (chequeos BA)? - ¿Deja tallies en acceso?
2.4	¿Llega la cámara termo imagen (TIC) a la FCP y es entregada a los PAI BA?
2.5	Partida de Ataque: ¿Llega a la partida de servicio correcta? - ¿Primera pareja a la SOTI correctamente equipada, con equipo extra? - ¿Resto de la partida probó comunicaciones y logra llegar dentro de los 8 minutos?
2.6	Controlador BA: ¿Llega al FCP? - ¿Recolecta tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control? - ¿Verifica correcta tenida de las partidas y sello de la máscara?
2.7	¿Si pierde cerro puerta? - ¿Se instaló flash light rojo en el acceso? - ¿I/C FCP instruyó a personal que efectúa enfriamiento?
2.8	¿Partida de reentrada fue instruida en forma correcta?
2.9	¿Se mantienen refrigerios disponibles para el team de reentrada? (si es aplicable)

2.10	¿Se despliegan las mangueras en forma correcta, de distintos grifos?, ¿Suficiente cantidad de FOAM? - ¿FOAM Dump manejado? - ¿Está el material adicional disponible (si se requirió en el briefing)?
2.11	¿Cambio de posición de FCP se informa a HQ1? - ¿Comunicaciones establecidas?
2.12	¿Crash Stop efectuado previo a la reentrada?
2.13	¿Autorización para la reentrada fue dada por MC o teléfono magnético? - ¿Información fue recibida por I/C FCP?
2.14	¿Técnicas de reentrada efectuados de manera correcta?
2.15	¿Se deja guardia de re-ignición, con TIC y CFHR o pitón?
2.16	¿Líder guio correctamente a su team por una vía segura hacia un área "Off Gas" (Ruta aire fresco)?

	EMERMAR (8)
3.1	¿Información por MC correcta, ubicación y ruta segura?
3.2	¿Todo el personal llega al lugar designado según su puesto?
3.3	¿Se tiene claro el parte del personal? - ¿Se avisa por MC cuando el buque se encuentra en puestos de EMERMAR?

	Contención (12)
4.1	¿La partida se establece en el lugar informado por MC? - ¿Fue organiza en el lugar por I/C contención? - ¿Contención designa: I/C/ - 2 I/C - managers por cubierta?
4.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
4.3	¿I/C instruye a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo? - ¿Personal de contención asegura la calidad de la contención?
4.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
4.5	¿Se dispone de talegones de contención y se encuentran completos? - ¿De acuerdo a su Check List? - ¿Se conoce N° de teléfono de I/C contención?
4.6	¿Mantiene informado al DCO del progreso? - ¿Logra tener departamento contenido?
4.7	¿Se considera uso "sistema monitoreo de temperatura" TMS (cuando corresponda)?

	Control del Humo (12)
5.1	¿Control del humo por parte del I/C FRPP, I/C FCP?
5.2	¿Se utilizan centinelas para límites de humo y tienen claras sus obligaciones? - ¿Se utilizan smoke boundary lights de color rojo?
5.3	¿Límites de humo conocidos? - ¿Teams recibieron rutas seguras?
5.4	¿Carpeta con planes de aclarado de humo disponible? - ¿Aclarado de humo fue considerado en forma oportuna, discutidos y acordados? - ¿El aclarado de humo fue efectivo y bien controlado? - ¿El aclarado de humo fue aprobado por el mando?

5.5	¿Ram fans (sirocos) son considerados y bien armados?
5.6	¿Se considera medición de gases en el departamento, “Gas Free”?

Panorama (12)	
6.1	¿El panorama fue preciso y consistente en todos los controles? - ¿Simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
6.2	IBO en HQ1: ¿IBO fue competente? - ¿Controla las líneas de comunicaciones? - ¿Tuvo un panorama preciso y ayudo al DCO en la compilación del panorama?
6.3	¿Los tableros de incidentes (o lugar adecuado) tuvieron la narrativa o descripción de la secuencia de eventos?
6.4	¿Rovers validaron los tableros de incidentes y la compilación del panorama?

Mando y Control (24)	
7.1	¿Alarma por MC correcta y Crash Stop revisado por el DCO?
7.2	¿DCO recibe reporte de quién descubrió el incidente?
7.3	¿DCO utiliza Check List y Kill Cards para armar panorama y obtuvo información permanente de las contenciones?
7.4	¿DCO utiliza los Rovers de buena forma y considera cubrir puestos de EMERMAR? - ¿Rovers son efectivos?
7.5	¿DCO se asesora de buena manera con IBC/PROPMAN/Team HQ1? - ¿Considera planes para aclarado de humo en forma oportuna?
7.6	¿Se mantiene informado al mando? - ¿DCO entrega SITREPS regulares por MC a la dotación?
7.7	¿HQ1 control en forma efectiva la emergencia?
7.8	¿DCO administra de buena forma el ramal de incendio?
7.9	¿DCO considera selectivamente la ventilación de la habitabilidad?
7.10	¿Límites de humo se establecieron en forma rápida y son informados a HQ1?
7.11	¿Autorización del mando para el aclarado de humo?
7.12	¿Aclarada de humo fue efectiva y segura?

EJERCICIO INCENDIO SALA DE MÁQUINAS EN LA MAR (R09 / F4)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007

Ejercicio de Incendio en Sala de Máquinas en la Mar (F4):

Evalúa la capacidad del buque para enfrentar un incendio en una sala de máquinas, de acuerdo a su procedimiento operacional estándar (SOP), que no se logra extinguir con las primeras acciones, escalando hasta una reentrada. Incluye la ejecución de procedimientos ante fallas en la propulsión, manejo y cuidado de heridos, procedimientos touch drill de sistemas fijos, briefings, reporte y administración del personal disponible en las diferentes etapas y el traspaso para cubrir puestos de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR). Este ejercicio es requisito para aprobar la Etapa de Seguridad en la Mar.

Objetivos DART

1	Entrenar a la SSEP en el ataque de un incendio mayor en la mar y verificar el reporte del personal disponible.
2	Verificar la organización del grupo de contención.
3	Verificar el correcto apoyo en las diferentes etapas del ataque de este tipo de incendios.

Acciones Iniciales (20)

1.1	¿Sistema de alarma fijo opera en forma correcta y fue entendida por el personal apostado de guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto (vía MC)? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Se efectúa Crash Stop? - ¿Se apoya con extintores/CFHR/FB5X/Mangueras? - ¿Se ejecutan todas las acciones hasta la llegada de la SSEP? - ¿Cortinas de humo desplegadas correctamente?

SSEP (25)

2.1	PAI: ¿Llega con extintores? - ¿Despliega y prueba CFHR/FB5X para continuar con CAA? - ¿Reporte rápido y preciso por la persona que descubre el incendio?
2.2	I/C FCP: ¿Controla a su personal? - ¿Selló la puerta con una pantalla/FHWW? - ¿Mantiene el control del límite de humo? - ¿Establece comunicaciones con HQ1? ¿Utiliza Check List?
2.3	PAI BA: ¿Llega en 2 min? - ¿Llega con extintores? - ¿Vestidos correctamente (chequeos BA)? - ¿Deja tallies en acceso?
2.4	¿Llega la cámara termo imagen (TIC) a la FCP y es entregada a los PAI BA?
2.5	Controlador BA: ¿Llega a la escena (FCP)? - ¿Recolecta los tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control, verifica correcta tenida de las partidas? - ¿Verifica el chequeo sello de máscara de los PAI BA y Partida de ataque?

2.6	Partida de Ataque: ¿Llega a la partida de servicio correcta? - ¿Primera pareja va la SOTI correctamente equipada, con equipo extra? - ¿Resto de la partida probó comunicaciones y logra llegar en 8 minutos?
2.7	¿I/C FCP considera la utilización de sistemas fijos y conoce su operación?
2.8	¿Autorización para la utilización de sistemas fijos fue dada por MC y en conocimiento del I/C FCP?
2.9	¿Confirmación de la operación de sistemas fijos con personal con equipos BA?
2.10	¿I/C FCP envió a quién descubrió incendio escoltado a HQ1?
2.11	¿Si se abandonó departamento se cierra escotilla/puerta estancia? - ¿Se usaron termómetros? - ¿Se usaron boundaries light?

	Contención (30)
3.1	¿La partida de contención se establece en el lugar informado por MC, fue organizada en el lugar? - ¿Contención designa: I/C/ - 2 I/C - managers por cubierta? ¿Considera personal adicional (si se requiere)?
3.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
3.3	¿2 I/C contención instruyó a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo? - ¿Personal de contención asegura la calidad de la contención?
3.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
3.5	¿Se dispone de talegones de contención y se encuentran completos? - ¿De acuerdo a su Check List? - ¿Se conoce N° de teléfono del I/C contención?
3.6	¿Se utiliza el “sistema monitoreo de temperatura” TMS y se lleva un registro? - ¿Incendio fue contenido en su totalidad? - ¿Termómetros ubicados en los puntos correctos y cantidades suficientes? - ¿Los puntos enumerados de acuerdo al sistema TMS?
3.7	¿I/C contención mantiene informado al DCO del progreso de la contención, cuando se logra tenerla?

	Reentrada (25)
4.1	¿Se efectúa briefing logístico y fue conducido de buena manera?
4.2	¿Briefing de reentrada efectuado en lugar adecuado y se tiene control del personal?
4.3	¿Se dispone de refrigerios para el team de reentrada?
4.4	¿Se dispone de un diagrama del departamento que todos pudieran ver?
4.5	Briefings efectuados con Check List por parte de: - Encargado del departamento. - I/C FCP. - Más antiguo.
4.6	¿Se despliegan las mangueras en forma correcta, de distintos grifos? - ¿Suficiente cantidad de FOAM? - ¿FOAM Dump bien manejado? - ¿Está el material adicional disponible (si se requirió en el briefing)?

4.7	¿ Cambio de posición de FCP se informa a HQ1? - ¿Comunicaciones establecidas?
4.8	¿ Controlador BA en el nuevo FCP y sabía sus tareas?
4.9	¿ Autorización para la reentrada fue dada por MC, teléfono magnético, información fue recibida por I/C FCP?
4.10	¿ Técnicas de reentrada correctas?
4.11	¿ Se deja guardia de re-ignición, con TIC y CFHR o pitón?
4.12	¿ El líder guio correctamente a su team por una vía segura hacia un área "Off Gas" (Ruta aire fresco)?

EJERCICIO COLISIÓN O VARADA (R22 / F5)

Ejercicio de Colisión o Varada (F5):

Evalúa la capacidad del buque para enfrentar un incidente de colisión o varada, con inundaciones mayores que podrían comprometer la estabilidad. Incluye la ejecución de procedimientos ante fallas en la propulsión, el manejo y cuidado de heridos y también se evalúa el traspaso para cubrir puesto de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR).

Objetivos DART

1	Ejecutar técnicas iniciales en DC
2	Verificar el trabajo del grupo de contención en una inundación mayor.
3	Verificar el mando y control, demostrando coordinación y empleo de personal disponible.

Acciones Iniciales (16)	
1.1	¿Sistema de alarma fijo opera en forma correcta y fue entendida por el personal apostado de guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (incluye gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Uso ITP? - ¿Uso de elementos de obturación (material se encuentra disponible)? - ¿Talegones de apuntalamiento? - ¿Película de foam? - ¿BA, Multi-fabs? - ¿Se tomaron todas las acciones hasta la llegada de la SSEP?

EMERMAR (6)	
2.1	¿Información por MC correcta, ubicación y ruta segura?
2.2	¿Todo el personal llega al lugar designado según su puesto?
2.3	¿Se tiene claro el parte del personal y se avisa por MC cuando el buque se encuentra en EMERMAR?

Ataque DC (24)	
3.1	¿Reporte rápido y preciso? (ICR).
3.2	¿Bombas sumergibles probadas? - ¿Mangueras desplegadas correctamente antes de ser bajadas al departamento? - ¿Si se coloca más de una sumergible se debe considerar otra descarga? - ¿Integridad estanca? - ¿Eductores portátiles armados y bajados correctamente?
3.3	¿Conocimiento acerca de la operación de eductores fijos? - ¿Autorización fue dada por HQ1?
3.4	¿Puntales metálicos usados de manera correcta?
3.5	¿Tapabalazos son usados correctamente?
3.6	¿Técnicas de apuntalamientos secundarios correctas?
3.7	¿Superficies libres consideradas? - ¿Se fabricaron mini mamparos falsos?
3.8	¿Guardia de apuntalamiento con talegón y con instrucciones claras?
3.9	¿Material controlado en todo momento?

	Contención (15)
4.1	¿La FRPP se establece en el lugar informado por MC, fue organizada en el lugar por I/C contención? - ¿Contención designa: I/C/ - 2 I/C - managers por cubierta? - ¿Considera personal adicional (si se requiere)?
4.2	¿Límites de inundación primarios establecidos rápidamente?
4.3	¿I/C contención entrega instrucciones a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo? - ¿Personal de contención asegura la calidad de la contención?
4.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes y se verifican deformaciones de mamparo? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
4.5	¿Mantiene informado al DCO del progreso? - ¿Logra tener departamento contenido?

	Panorama (15)
5.1	¿El panorama fue preciso y consistente en todos los controles? - ¿Simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
5.2	IBO en HQ1: ¿IBO fue competente? - ¿Controla las líneas de comunicaciones? - ¿Tuvo un panorama preciso y ayudo al DCO en la compilación del panorama?
5.3	¿Los tableros de incidentes (o lugar adecuado) tuvieron la narrativa o descripción de la secuencia de eventos?
5.4	¿Rovers validaron los tableros de incidentes y la compilación del panorama?

	Mando y Control (24)
6.1	¿HQ1-FRPPs, utiliza y entendió el procedimiento "FLASH"?
6.2	¿Son efectivas las comunicaciones entre todos los controles?
6.3	¿Se tiene el control de los heridos y personal clave?
6.4	¿HQ1-FRPPs, el nivel de ruido en HQ1 fue aceptable y mantenido?
6.5	¿Se consideró efectuar un Command Planning Group (CPG)? ¿Los directores de la Guerra Interna, cuentan con herramientas para preparar un CPG?

	Command Rovers
6.5	¿Estaban al tanto del panorama táctico y alimentaron de información relevante al DCO?
6.6	¿Rover fue efectivo? ¿Recorrieron todos los controles (partidas, incidentes, CIC, Puente, MHQ o posta de primeros auxilios)?

	DCO
6.7	¿DCO mantiene un panorama claro? - ¿Apuró los reportes del Blanket Search?
6.8	¿DCO/HQ1 orientó los esfuerzos de acuerdo al Command Aim?
6.9	¿Considera a personal idóneo en las SOTIs?
6.10	¿DCO mantiene informado al Mando? - ¿DCO da SITREPS a la dotación?
6.11	¿DCO informa y dirigió a las partidas de control de averías?
6.12	¿DCO usó efectivamente a los Rovers y considera cubrir puestos de EMERMAR?
6.13	¿DCO mantiene el control del estado del ramal de incendio, bombas disponibles, administración y control permanente de la presión del ramal de incendio?
6.14	¿DCO calculó la entrada de agua en las averías v/s la capacidad de eductores-bombas (diagrama de volumen de agua embarcada BR 4008 Fig. 1-1), los discutió con IBC?
6.15	¿DCO coordinó el manpower?
6.16	¿DCO se asesora correctamente con IBC, DCO (L), PROPMAN y Teams HQ1?
6.17	¿DCO asesora al IBC y le entregó información certera durante los Command Huddles?
6.18	¿DCO tiene conocimiento de todos los peligros incluyendo aquellos departamentos adyacentes?
6.19	¿DCO considera los límites de los incidentes?

	Partidas de Control de Averías
6.20	¿FRPPs priorizaron las prioridades de acuerdo al Command Aim?
6.21	¿FRPPs apuraron los reportes?
6.22	¿FRPPs mantuvieron un efectivo control del Manpower?
6.23	¿I/C FRPP utiliza al 2 I/C como un efectivo Rover?
6.24	¿FRPPs considera los límites de los incidentes?
6.25	¿I/C FRPP calculó la entrada de agua en las averías v/s capacidad de eductores-bombas (diagrama de volumen de agua embarcada BR 4008 Fig. 1-1)?
6.26	¿Se designa incident managers para todos los incidentes?: - Liderazgo en la escena, considera la rotación de su personal. - Da reportes estándares al 2 I/C y FRPP.

EJERCICIO DE INCENDIO EN CUBIERTA DE CARROS / TANQUES / HANGAR (R10 / F6)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007

Ejercicio de Incendio en Cubierta de Carros/Tanques/Hangar (F6):

Evaluar la capacidad del buque para enfrentar un Incendio en la Cubierta de carros/tanques/hangar, la respuesta de la partida de cubierta de vuelo, SSEP, partidas de apoyo, manejo y cuidado de heridos y también se evalúa el traspaso para cubrir puestos de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR).

Objetivos DART

1	Entrenar al buque para enfrentar un incendio inesperado de gran magnitud, entrenar a la partida de cubierta de vuelo, personal de la SSEP y FRPP.
2	Entrenar técnicas de ataque de incendio de acuerdo a BRD 2170 (1) (1) Cap. 17.
3	Verificar la organización del grupo de contención.
4	Verificar el mando y control, demostrando coordinación y empleo de personal disponible.

Acciones Iniciales (8-8)

1.1	¿LVA instintivo y correcto? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Se efectúa Crash Stop? - ¿Se apoyó con extintores, CFHR, FB5X o FB10/10, mangueras, monitores etc.? - ¿Se despliegan cortinas de humo?
1.2	¿Encargado de estiba considera mover los vehículos o aeronaves?
1.3	¿OCV (FDO) considera hacer despegar aeronaves u operar rociadores del hangar?

Sistemas Fijos (6-6)

2.1	¿Se considera elevar cortina del hangar y actuar oportunamente los rociadores del hangar de acuerdo a SOP?
2.2	¿Válvulas de los rociadores son operados de acuerdo a SOP?
2.3	¿HQ1 se mantiene bien informado?

EMERMAR (8-8)

3.1	¿Información por MC incorrecta, ubicación y ruta para sector seguro?
3.2	¿Todo el personal llega al lugar designado según su puesto?
3.3	¿Se obtiene el parte del personal y se avisa por 1MC cuando el buque se encuentra en puestos de EMERMAR?

Ataque de Incendio (20-16)

4.1	¿Se mantiene el CAA? ¿Personal del hangar considera usar BA para el CAA?
4.2	PAI: ¿Llega con extintores? - ¿Despliega CFHR /líneas de mangueras para continuar con CAA? - ¿Reporte rápido y preciso? (ICR).

4.3	I/C FCP: ¿Controla a su personal? - ¿Establece comunicaciones con HQ1? - ¿Utiliza Check List? - ¿Mantiene el control del límite de humo?
4.4	PAI BA: ¿Llega en 2 min? - ¿Con extintores? - ¿Vestidos correctamente (chequeos BA)? - ¿Deja tallies en acceso?
4.5	¿Llega la cámara termo imagen (TIC) a la FCP y es entregada a los PAI BA?
4.6	Partida de Ataque: ¿Llega a la partida de servicio correcta, primera pareja a la SOTI correctamente equipada, con equipo extra? - ¿Resto de la partida probó comunicaciones (si corresponde), llega en 8 minutos?
4.7	Controlador BA: ¿Llega a la escena (FCP)? - ¿Recolecta los tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control, verifica correcta tenida de las partidas? - ¿Verifica el chequeo sello de máscara de los PAI BA y Partida de ataque?
4.8	¿Se despliegan las mangueras en forma correcta, de distintos grifos, uso pitones correctos? - ¿Se considera boundary Search?
4.9	¿Se utilizan rociadores, las cortinas se bajaron y enfriaron de ser necesario?
4.10	¿Existió suficiente abastecimiento de FOAM?

	Reentrada (8-8)
5.1	¿Se designa un punto para la reentrada? - ¿Suficiente cantidad de FOAM y bien administrado?
5.2	¿Se efectúa un briefing logístico y fue conducido de buena manera?
5.3	¿Briefing de reentrada fue efectuado en un lugar adecuado y se tiene control del personal?
5.4	¿Cantidad de personal suficiente en las partidas? - ¿Se dispone de refrigerios para el team de reentrada?
5.5	¿Se dispone de un diagrama del departamento que todos pudieran ver?
5.6	Briefings efectuados con Check List por parte de: - Encargado del departamento. - I/C FCP. - Oficial más antiguo.
5.7	¿Se despliegan mangueras en forma correcta, de distintos grifos? - ¿Suficiente cantidad de FOAM? - ¿FOAM Dump bien manejado? - ¿Está el material adicional disponible (si se requirió en el briefing)?
5.8	¿Cambio de posición de FCP se informa a HQ1? - ¿Comunicaciones establecidas?
5.9	¿Controlador BA se establece en el nuevo FCP y sabía sus tareas?
5.10	¿Autorización para la reentrada fue dada por MC, teléfono magnético, información fue recibida por I/C FCP?
5.11	¿Son correctas las técnicas de combate de incendio?
5.12	¿Se deja guardia de re-ignición, con TIC y CFHR o pitón?
5.13	¿El Líder guía correctamente a su team por una vía segura hacia un área "Off Gas" (Ruta aire fresco)?

	Incendio Secundario (sólo LPD) (4)
6.1	¿LVA instintivo y correcto? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (incluido gongo de combate (sólo en caso real)? - ¿Se apoya con extintores / CFHR / FB5X / Mangueras?
6.2	¿El CAA fue mantenido, si se retro marchó se despliegan mangueras para la reentrada y de diferentes grifos?
6.3	¿El Blanket Search fue terminado y se informa a la Partida de CRA / HQ1?
6.4	¿Se designaron I/C FCPs y se hicieron cargo en la SOTI?
6.5	¿Controlador BA fue competente? - ¿Revisión sello máscara y tenida?
6.6	¿Correctas técnicas de ataque de incendio de la Partida de Ataque?
6.7	¿Guardia de reignición con TIC y uso controlado de agua?
6.8	¿Se informa a la FRPP y HQ1 una vez extinguido el incendio?

	Contención (18-18)
7.1	¿La partida se establece en el lugar informado por MC, fue organizada en el lugar por I/C contención? - ¿2 I/C contención designa managers por cubierta?
7.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
7.3	¿I/C contención entrega instrucciones a su personal previo a despacharlo? - ¿2 I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo? - ¿Personal de contención asegura la calidad de la contención?
7.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
7.5	¿Se dispone de talegones de contención y estaban completos de acuerdo a su Check List? - ¿Se conoce el N° de teléfono del I/C contención?
7.6	¿Mantiene informado al DCO del progreso? ¿Logra tener departamento contenido?
7.7	¿Se considera uso “sistema monitoreo de temperatura” TMS (cuando corresponda)?

	Panorama (12-12)
8.1	¿El panorama fue preciso y consistente en todos los controles? - ¿Simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
8.2	IBO en HQ1: ¿IBO fue competente? - ¿Controla las líneas de comunicaciones? - ¿Tuvo un panorama preciso y ayudó al DCO en la compilación del panorama?
8.3	¿Los tableros de incidentes (o lugar adecuado) tuvieron la narrativa o descripción de la secuencia de eventos?
8.4	¿Rovers validaron los tableros de incidentes y la compilación del panorama?

Mando y Control (20-20)	
9.1	¿Alarma por MC y Crash Stop son ejecutadas y chequeadas por el DCO?
9.2	¿El DCO utiliza Check List y Kill Cards para armar el panorama? - ¿Obtuvo información permanente de las contenciones?
9.3	¿Recibe asesoramiento acerca de la munición dentro del departamento?
9.4	¿Se mantiene informado al mando? - ¿DCO da SITREPS regulares por MC a la dotación?
9.5	¿DCO utiliza los Rovers de buena forma? - ¿Rovers son efectivos?
9.6	¿DCO consideró restablecer ventilación en sectores de la habitabilidad?
9.7	¿DCO se asesora de buena forma con IBC / PROPMAN / DCO (L) /TEAM de HQ1?
9.8	¿Emergencia fue controlada en forma efectiva por HQ1?
9.9	¿DCO se mantiene al tanto de los límites de humo en todo momento?
9.10	¿PROPMAN informa al DCO acerca de las bombas de ramal de incendio disponibles? - ¿DCO monitorea la presión de ramal de incendio?
9.11	¿I/C FCP/, Incidents Managers mantuvieron informado al DCO acerca de los límites y centinelas de humo?
9.12	¿DCO considera oportunamente iniciar el plan de aclarado de humo? - ¿Planes de aclarado de humo son discutidos y acordados? - ¿El aclarado de humo es efectivo y bien controlado? - ¿El aclarado de humo es aprobado por el mando?

EJERCICIO COLISIÓN O VARADA (R11 / F7)

Ejercicio de Colisión o Varada (F7):

Evalúa la capacidad del buque para enfrentar un incidente de colisión o varada, con inundaciones mayores que comprometen seriamente la estabilidad. Incluye la ejecución de procedimientos ante fallas de propulsión, el manejo y cuidado de heridos y también se evalúa el traspaso para cubrir puesto de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR). Este ejercicio es requisito aprobarlo en la Etapa de Seguridad en la Mar.

Objetivos DART

1	Ejecutar técnicas iniciales en DC / FF.
2	Verificar el trabajo del grupo de contención en una inundación mayor.
3	Verificar el mando y control, demostrando coordinación y empleo de personal disponible.

Acciones Iniciales (16)	
1.1	¿Sistema de alarma fijo opera en forma correcta y fue entendida por el personal apostado de guardia?
1.2	¿LVA instintivo y correcto? - ¿Correcta alarma por MC y repetida (incluido gongo de combate/sólo en caso real)? - ¿Se efectúa Crash Stop? INCENDIO: - LVA (Incendio, lugar y marca de localización). - ICR (ubicación, clase, personal atrapado, puerta abierta/cerrada y se gana o se pierde). - Extintores - CFHR / FF/WW - CAA INUNDACIÓN: - Uso del ITP - LVA (Inundación, lugar y marca de localización) - ICR What (QUÉ), Where (DÓNDE), Whither (ESTADO “se gana o se pierde”) y When (CUÁNDO). - Uso de elementos de obturación y se encuentran disponibles. - Talegonos de apuntalamiento. - Película de FOAM. - Equipos BA disponibles y listos a usar.

Ataque FF (10)	
Si personal SSEP descubre siniestro mantiene CAA hasta relevo EMERMAR	
2.1	PAI BA: ¿Llega en 2 min?, ¿con extintores, vestidos correctamente (chequeos BA)? - ¿Deja tallies en acceso? - ¿Reporte rápido y preciso?
2.2	Controlador BA: ¿Llega a la escena (FCP)? - ¿Recolecta los tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control, verifica la correcta tenida de las partidas? - ¿Verifica el chequeo sello de máscara de los PAI BA y Partida de ataque?
2.3	Partida de Ataque: ¿Llega a la partida de servicio correcta, primera pareja llega a la SOTI correctamente equipada, con equipo extra? - ¿Resto de la partida prueba comunicaciones y logra llegar dentro de los 8 minutos?
2.4	¿Técnicas de incendio correctas?

EMERMAR (6)	
3.1	¿Información por MC es correcta, ubicación y ruta segura?
3.2	¿Todo el personal llega al lugar designado según su puesto?
3.3	¿Se tiene claro el parte del personal y se avisa por MC cuando el buque se encuentra en puestos de EMERMAR?

Ataque DC (20)	
4.1	¿Reporte es rápido y preciso?
4.2	¿Las bombas son probadas y las mangueras desplegadas antes de ser bajadas al departamento? - ¿Se efectúa correcto armado de eductores portátiles, armados en cubierta superior y posteriormente bajados a la SOTI?
4.3	¿Conocimiento acerca de la operación de eductores fijos? - ¿Autorización fue dada por HQ1?
4.4	¿Los puntales metálicos son considerados y usados de manera correcta?
4.5	¿Los tapabalazos son usados correctamente?
4.6	¿Las técnicas de apuntalamientos secundarios son correctas?
4.7	¿La medición y corte de puntales fue preciso?
4.8	¿Superficies libres, se fabricaron mini mamparos falsos?
4.9	¿Establece guardia de apuntalamiento con talegón y con instrucciones claras?
4.10	¿Material DC es controlado en todo momento?

Contención (10)	
5.1	¿La partida se establece en el lugar informado por MC? - ¿Fue organizada en el lugar por I/C contención? - ¿2 I/C contención designa managers por cubierta? - ¿Considera personal adicional (si se requiere)?
5.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
5.3	¿I/C contención entrega instrucciones a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo? - ¿Personal de contención asegura la calidad de la contención?

5.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes y se verifican deformaciones de mamparo? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
5.5	¿Se dispone de talegones de contención, correctamente almacenados y completos de acuerdo a Check List? - ¿Se conoce el N° de teléfono?
5.6	¿Mantiene informado al DCO del progreso? - ¿Logra tener departamento contenido?

	Panorama (10)
6.1	¿El panorama fue preciso y consistente en todos los controles? - ¿Simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
6.2	IBO en HQ1: ¿IBO fue competente? - ¿Controla las líneas de comunicaciones? - ¿Tuvo un panorama preciso y ayudo al DCO en la compilación del panorama?
6.3	¿Los tableros de incidentes (o lugar adecuado) tuvieron la narrativa o descripción de la secuencia de eventos?
6.4	¿Los Rovers validaron los tableros de incidentes y la compilación del panorama?

	Mando y Control (18)
7.1	¿HQ1 - FRPPs, se utiliza y entiende el procedimiento "FLASH"?
7.2	¿Son efectivas las comunicaciones entre todos los controles?
7.3	¿Se tiene el control de los heridos y personal clave?
7.4	¿HQ1 - FRPPs, El nivel de ruido en HQ1 fue aceptable y mantenido?
7.5	¿Rover fue efectivo? ¿Recorrieron todos los controles (partidas, incidentes, CIC, Puente, MHQ o posta de primeros auxilios)?

	Command Rovers
7.5	¿Estaban al tanto del panorama táctico y alimentaron de información relevante al DCO?
7.6	¿Recorrieron todos los controles (incidentes, partidas, CIC, puente, posta de primeros auxilios)?

	DCO
7.7	¿Orienta los esfuerzos de acuerdo al Command Aim?
7.8	¿DCO/HQ1 considera a personal idóneo en las SOTIs?
7.9	¿Mantiene informado al mando, da SITREPS regulares a la dotación?
7.10	¿Informa y dirige a las partidas de control de averías (FRPPs)?
7.11	¿Usa efectivamente a los Rovers, considera cubrir puestos de EMERMAR?
7.12	¿DCO mantiene el control del estado, bombas disponibles, administración y control permanente de la presión del ramal de incendio?
7.13	¿Calcula la entrada de agua en las averías v/s la capacidad de eductores-bombas (diagrama de volumen de agua embarcada BR 4008 Fig. 1-1), los discute con el IBC?

7.14	¿Coordina el manpower?
7.15	¿Se asesora correctamente con IBC, DCO (L), PROPMAN y Teams HQ1?
7.16	¿Mantiene el panorama y apura los reportes del Blanket Search?
7.17	¿DCO asesora al IBC y le entrega información certera durante los Command Huddles?
7.18	¿DCO tiene conocimiento de todos los peligros incluyendo aquellos en departamentos adyacentes?
7.19	¿Considera los límites de los incidentes (inundación/incendio)?

Partidas de Control de Averías	
7.20	¿Acciones se priorizan de acuerdo al Command Aim?
7.21	¿Se apuraron los reportes?
7.22	¿Control efectivo del manpower?
7.23	¿I/C contención uso al 2 I/C como un efectivo Rover?
7.24	¿Se consideran los límites de los incidentes?
7.25	¿I/C FRPP calcula la entrada de agua en las averías v/s la capacidad de eductores/bombas? (Diagrama de volumen de agua embarcada BR4008 Fig. 1-1).
7.26	¿Son asignados Incident Manager para todos los incidentes?: - Liderazgo en la escena, consideran la rotación de su personal. - Da reportes estándares al 2 I/C y partida.

Control del humo (10)	
8.1	¿Control del humo por parte del I/C FRPP?
8.2	¿Se utilizan centinelas para límites de humo y tienen claras sus obligaciones? - ¿Se utilizan smoke boundary lights?
8.3	¿Límites de humo conocidos? - ¿Teams recibieron rutas seguras?
8.4	¿Carpeta con planes de aclarado de humo disponible? - ¿Aclarado de humo fue considerado en forma oportuna? - ¿Discutidos y acordados? - ¿Efectivo y bien controlado? - ¿Aprobado por el mando?
8.5	¿Ram fans (sirocós) son considerados y bien armados?
8.6	¿Se considera medición de gases en el departamento, "Gas Free"?

EJERCICIO CRASH ON DECK CON AVISO. (R12 / COD)

Ejercicio Crash on Deck (COD):

Evalúa la capacidad del buque para enfrentar un incidente con aeronave (con o sin avión), de acuerdo a procedimiento operacional estándar (SOP) de la Unidad. Incluye manejo y cuidado de heridos, enfrentar posibles incidentes secundarios producto de la penetración de la cubierta y también se evalúa el proceso para cubrir puestos de Emergencia Mayor en la Mar (EMERMAR). Este ejercicio es requisito aprobarlo, para poder efectuar operaciones aéreas por primera vez en el entrenamiento.

Objetivos DART

1	Entrenar a la partida de la cubierta de vuelo (PCV), SSEP, FRPPs en Crash on Deck, incluyendo operaciones de ataque de incendio secundario y asegurar que los procedimientos de operación estándar (SOP) son efectivos.
2	Verificar la organización de contención.
3	Verificar desempeño de mando y control, en la coordinación y empleo de personal disponible.

	Acciones iniciales (16)
1.1	¿Alarma por MC, cuenta regresiva según SOP?
1.2	¿Al oír la alarma el personal se dirige a la FRPP de popa, evacua al personal y retira material de los lockers de acuerdo a SOP?
1.3	¿Son sacadas las tapas pasa mamparos (popa solamente) para una posterior recuperación de las secciones amagadas?

	Acciones SSEP (24)
2.1	¿SSEP se reunió en el lugar preestablecido e indicado por MC? - ¿La partida de ataque va a la FRPP de servicio correcta y se presenta en el FCP?
2.2	¿Correcto despliegue de mangueras y material según SOP?
2.3	¿PAI BA y Partida de Ataque/ "On Air" de acuerdo a SOP?
2.4	¿I/C FCP, controla a su personal, comunicaciones con HQ1? - ¿Recibe briefing del FDO (Flight Deck Officer) o OCV/JPC? - ¿Utiliza Check List?
2.5	Controlador BA: ¿Llega a la escena (FCP)? - ¿Recolecta los tallies? - ¿Llena correctamente tabla de control, verifica la correcta tenida de las partidas? - ¿Verifica el chequeo del sello de máscara de los PAI BA y Partida de ataque?
2.6	¿Llega la cámara termo imagen (TIC) a la FCP?
2.7	¿Correctas técnicas de ataque de incendio de acuerdo a SOP?
2.8	¿Se considera el uso de rociadores del hangar?
2.9	¿Se tomaron las precauciones con elementos (MMMF) Fibras Minerales Artificiales?
2.10	¿Se utilizan correctamente los sistemas fijos? - ¿Monitores cubierta de vuelo operados correctamente y a tiempo?
2.11	¿Se deja guardia de reignición, con TIC y CFHR o pitón?

	EMERMAR (8)
3.1	¿Información por MC correcta, ubicación y ruta segura?
3.2	¿Todo el personal llega al lugar designado según su puesto?
3.3	¿Se tiene claro el parte del personal y se avisa por MC cuando el buque se encuentra en puestos de EMERMAR?

	Incendio Secundario/Recuperación
4.1	Post-Crash on Deck (COD): ¿La FRPP de popa recuperó los departamentos rápidamente y en forma segura? - ¿Correctos procedimientos de acuerdo a SOP con BA y CFHR?
4.2	¿Blanket Search terminado e informado a HQ1?
4.3	¿Correcta alarma por MC? - ¿Crash Stop (incluido gongo de combate sólo en caso real)?
4.4	¿CAA fue mantenido? - ¿Si se retromarchó se despliegan mangueras para Reentrada? - ¿Mangueras cargadas desde diferentes grifos?
4.5	¿Se nombraron Incidents Managers y se informa el FCP?
4.6	¿Controlador BA, llega al FCP con material extra, recolecta tallies, llena bien su tabla, chequea la correcta tenida y sello de la máscara?
4.7	¿Correctas técnicas de partida de ataque?
4.8	¿Se informa a FRPP de popa / HQ1 incendio extinguido?
4.9	¿Se deja guardia de re-ignición, con TIC y CFHR o pitón?

	Contención (16)
5.1	¿La partida se establece en el lugar informado por MC?, ¿Fue organizado en el lugar? ¿I/C - 2 I/C designaron Managers por cubierta? - ¿Personal adicional?
5.2	¿Contención primaria, en la o las caras más peligrosas se establece rápidamente (3 minutos)?
5.3	¿2 I/C instruye a su personal previo a despacharlo? - ¿I/C contención mantiene continua vigilancia sobre su grupo?
5.4	¿Son abiertos los departamentos adyacentes? - ¿Correcto uso de llaves? - ¿Se cierran todos los lampos de ventilación?
5.5	¿Se dispone de talegones de contención y se encuentran completos? - ¿De acuerdo a su Check List? - ¿Se conoce N° de teléfono del I/C contención?
5.6	¿Mantiene informado al DCO del progreso? - ¿Logra tener departamento contenido?
5.7	¿I/C contención comunicado efectivamente con I/C FRPP popa y DCO?

	Panorama (12)
6.1	¿El panorama fue preciso y consistente en todos los controles? - ¿Simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
6.2	IBO en HQ1: ¿IBO fue competente? - ¿Controla las líneas de comunicaciones? - ¿Tuvo un panorama preciso y ayudo al DCO en la compilación del panorama?

6.3	¿Los tableros de incidentes (o lugar adecuado) tuvieron la narrativa o descripción de la secuencia de eventos?
6.4	¿Rovers validaron los tableros de incidentes y la compilación del panorama?

	Mando y Control (24)
7.1	¿DCO usó Aids-Memoire y Kill Cards para fabricar un panorama y actualizar datos acerca de la contención?
7.2	¿DCO utiliza el trabajo de los Rovers efectivamente? - ¿Los Rovers son efectivos?
7.3	¿La organización para el control del personal fue efectiva?
7.4	¿DCO sacó provecho de los Teams IBC / PROP / HQ1 / SCC?
7.5	¿DCO mantiene informado al mando? - ¿DCO da SITREPS regulares por MC?
7.6	¿Existían SOP respecto al manejo de elementos de Fibras minerales sintéticas (MMMF)?
7.7	¿El incidente fue efectivamente controlado desde HQ1?
7.8	¿IDG informa al DCO la condición de las bombas de incendio? - ¿DCO monitoreó constantemente la presión del ramal de incendio?
7.9	¿I/C FCP informa al DCO, guardias y límites de humo?
7.10	Incendio secundario: ¿El plan de aclarado de humo fue considerado oportunamente? - ¿La secuencia para extraer el humo del departamento amagado fue controlada de manera efectiva? - ¿El plan para aclarar el humo fue aprobado por el mando?

EJERCICIO DE CRA AL TEAM DE ENTRENAMIENTO DEL BUQUE EN PUERTO (R13 / HODEX)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007 / 4008

Ejercicio de CRA al Team de entrenamiento del Buque en puerto (HODEX): Evalúa la capacidad del Team de entrenamiento del buque para preparar, ejecutar y evaluar un ejercicio de emergencia en puerto (Estado 5). Este ejercicio deberá estar a cargo del Oficial de entrenamiento de la Unidad o un Oficial que el designe, del team de entrenamiento interno.

Objetivos DART

1	Planificar e instruir un Ejercicio en Estado 5 utilizando la organización de Control de Averías de la unidad.
2	Conducir y efectuar Debrief haciendo énfasis en las prioridades del entrenamiento.

	Preparativos (25)
1.1	¿Se utiliza el formato requerido para el ejercicio?
1.2	¿El ejercicio se ejecutó de acuerdo al nivel de exigencia?
1.3	¿Se efectúa "Table Top" a los inspectores antes del ejercicio?
1.4	¿Se efectuaron chequeos de (comunicaciones, bombas/máquina de humo) antes del ejercicio?
1.5	¿Se incluyeron heridos en el ejercicio?

	Acciones Previas al Ejercicio (20)
2.1	¿El inspector más antiguo condujo el briefing de seguridad a todos los inspectores antes del ejercicio?
2.2	¿Son solucionadas todas las discrepancias en ese momento?
2.3	¿Son cubiertos los aspectos de seguridad en el briefing (touch drills, etc.)?
2.4	¿Los inspectores reciben briefing respecto a la relación entre lo que se entrenaría y exigiría para mantener el ejercicio dentro de del camino correcto?
2.5	¿Los heridos reciben instrucciones, antes del ejercicio?
2.6	¿Fue reforzada la " Regla de Seguridad de Emergencia Real "?

	Conducción del Ejercicio (30)
3.1	¿Se designan inspectores para cubrir todos los puntos clave?
3.2	¿Inspectores calificados y dominan sus áreas?
3.3	¿Inspectores controlan y supervisan efectivamente sus incidentes?
3.4	¿Los incidentes y heridos insertados en un escenario realista?
3.5	¿Se observa una correcta aplicación o balance del "coaching" entre el inspector/inspeccionado durante el entrenamiento?

	Debrief Oral (25)
4.1	¿Se efectúa un Debrief a todo el personal de inspectores y personal clave, fue completo y abarcó las áreas importantes?
4.2	¿El Debrief fue preciso; centrándose en?: - Principales fortalezas. - Principales debilidades. - Prioridades de entrenamiento.
4.3	¿La evaluación del ejercicio se ajusta a lo descrito en DART?
4.4	¿Se indica un procedimiento o manera de corregir en el futuro las lecciones aprendidas en el proceso de entrenamiento para el Team del buque?

EJERCICIO DE CRA AL TEAM DE ENTRENAMIENTO DEL BUQUE EN LA MAR (R14 / TtT)

Ref. BRd 2170 (1) BR 4007 / 4008

Ejercicio de CRA al Team de entrenamiento del Buque en la Mar (TtT): Evalúa la capacidad del Team de entrenamiento interno del buque para preparar, ejecutar y evaluar un ejercicio de Reparación de Daños en Combate BDX. Incluye la verificación de los preparativos para estado 1 (State One Preps), Trinca para el combate (Securing for action (SFA)) y briefings. Tendrá una duración de 2 horas, en las que se incluyen los briefings internos, la verificación de los preparativos y el hit de 45 minutos. Este ejercicio deberá estar a cargo del Oficial de entrenamiento de la Unidad o un Oficial que el designe, del team de entrenamiento interno.

Objetivos DART

1	Planificar e instruir un ejercicio en Estado 1 utilizando la organización de Control de Averías de la unidad.
2	Conducir y efectuar Debrief haciendo énfasis en las prioridades del entrenamiento.

	Preparativos (25)
1.1	¿Existió una OTI del buque para apoyar al ejercicio?
1.2	¿El script fue claro, entendible y realista?
1.3	¿El anverso y back pages son coherentes?
1.4	¿Cada inspector tiene un tríptico o script?
1.5	¿Los incidentes eran coherentes con la línea de tiempo?
1.6	¿Todos los departamentos estaban relacionados con el script? - ¿Los inspectores efectuaron un "Table Top"?
1.7	¿Se utiliza una cantidad lógica de inspectores para puestos con el objeto de mantener la calidad del ejercicio?
1.8	¿Se efectuaron todos los chequeos antes de iniciar el ejercicio (inspectores con comunicaciones, identificados (brazaletes), máquinas de humo, scripts, toys ME)?
1.9	¿Son los ETTR y ETBOL realistas?
1.10	¿WE efectuaron procedimientos mini SOC's y esto fue reflejado en el tablero?
1.11	¿La partida de sanidad y heridos son incluidos en el ejercicio?
1.12	¿Los aspectos de seguridad son adecuadamente cubiertos?

	Acciones Previas al Ejercicio (20)
2.1	¿El comandante y oficial navegante reciben briefing acerca de aspectos de seguridad y lineamiento general del ejercicio?
2.2	¿Los inspectores chequearon la trinca para el combate, State 1 Preps y se registraron dichas observaciones- Safe to Train?
2.3	¿Se efectúa un briefing local por áreas (CRA - ING - ARMAS) para todos los inspectores tomando en cuenta un tiempo suficiente antes de la hora zulú?

2.4	¿Se efectúa un briefing general para los jefes de área y éste abarcó todos los incidentes?
2.5	¿Los aspectos de seguridad son reiterados en el Briefing?
2.6	¿Son aclaradas todas las discrepancias en ese momento?
2.7	¿Se entrega un briefing de seguridad a la WSB, SCC (HQ1) y personal en espacios de máquinas?
2.8	¿Los heridos reciben instrucciones en aspectos de seguridad?

	Conducción del Ejercicio (30)
3.1	¿El ejercicio comienza de la manera más segura y realista posible?
3.2	¿Los inspectores y safety numbers poseían una real experiencia y calificación, existe dominio por parte de ellos al cubrir las áreas designadas utilizando DART de CRA?
3.3	¿Los inspectores se desviaron de lo descrito en los scripts?
3.4	¿Los incidentes estaban insertos en escenarios realistas?
3.5	¿Se observa una correcta aplicación o balance del “coaching” entre el inspector/inspeccionado durante el entrenamiento? - ¿Inspectores expertos y entregaron un entrenamiento preciso?

	Debrief Oral (25)
4.1	¿El Hot Debrief es entregado “in situ”?
4.2	¿Las observaciones se generaron utilizando DART de CRA y se controla su traspaso al informe?
4.3	¿Los inspectores y personal atentos al Debrief?
4.4	¿El Debrief abarca todos los incidentes?
4.5	¿El Debrief fue preciso; centrándose en?: - Principales fortalezas. - Principales debilidades. - Prioridades de entrenamiento.
4.6	¿Se indica un procedimiento o manera de corregir en el futuro las lecciones aprendidas en el proceso TtT?

EJERCICIO DE IMPACTO EN EL PUENTE (R15 / Bridge Hit)

Ejercicio de Impacto en el Puente (Bridge Hit):

Evalúa la capacidad del Team de Puente para efectuar las primeras acciones del incidente, y el procedimiento de operación estándar (SOP) para evacuar el puente, manteniendo el control de la propulsión y el gobierno. Posteriormente, la recuperación rápida y segura del puente.

Objetivos DART

1	Verificar la SPO de la unidad para evacuar el puente y asegurar que el buque mantenga el control del gobierno.
2	Verificar que Mando y Control puede dirigir efectivamente el incidente.
3	Chequear procedimientos en la correcta recuperación del puente.

Acciones Iniciales (30)	
1.1	¿Acciones iniciales correctas (Brace, Crash Stop, LVA, uso correcto del MC, personal se desplazó lejos del impacto, acciones de Navegación / maquinaria / propulsión / servo)?
1.2	¿Acciones iniciales correctas (extintores /CFHR/mangueras)?
1.3	¿La evacuación del puente fue efectivamente controlada por el Oficial de guardia puente /Oficial navegante?

Ataque FF (25)	
2.1	¿Estaba la partida de ataque correctamente equipada al momento de enfrentar el incidente (TIC), reacciona instintivamente?
2.2	¿Incident Manager recibe briefing en el FCP de parte del ODG de puente y controla efectivamente los esfuerzos del ataque de incendio?
2.3	¿Controlador BA competente? ¿Verifica correcta tenuta y sello de la máscara?
2.4	¿La reentrada conducida correctamente (si corresponde)?
2.5	¿Fue considerado el límite de enfriamiento?

Mando y Control (20)	
3.1	¿HQ1, FRPP, controlaron efectivamente el incidente?
3.2	¿Los Command Rovers son efectivos?
3.3	¿Estaban todos los controles en conocimiento del progreso del ataque del incendio y aclarada de humo (personal de armas)?
3.4	¿El personal a cargo manejó sus team para lograr que el personal del puente actuara de acuerdo al Command Aim?
3.5	¿Incidente correctamente identificado y consistente en los tableros?
3.6	¿Presión de ramal de incendio fue constantemente monitoreada?

	Control del Humo (25)
4.1	¿Los límites de humo eran conocidos? ¿El team recibe una ruta segura?
4.2	¿Carpeta con planes disponible? - ¿Aclarado de humo fue considerado en forma oportuna, discutidos y acordados? ¿Aclarado de humo fue efectivo y bien controlado? - ¿Aclarado de humo fue aprobado por el mando?
4.3	¿Se utilizan smoke boundary lights/centinelas? - ¿Centinelas tienen claras sus obligaciones?
4.4	¿Ram fans (sirocós) son considerados y bien armados?
4.5	¿El I/C FRPP estaba al tanto del control del humo?
4.6	¿Se considera medición de gases en el departamento, "Gas Free"?

	Procedimiento Alternativo de Reentrada sólo Discusión (Sin Evaluar)
5.1	¿Si la puerta se encuentra cerrada el buque efectúa una reentrada Clase "A - B - C" mismo nivel ajustándose a lo descrito en la BRd 2170/4007?
5.2	¿Procedimiento alternativo de reentrada fue discutido de acuerdo a lo siguiente?: 1. Inicialmente el Command team / Incident manager deberían mirar a través de las ventanas del puente para determinar si el incendio ha sido extinguido. 2. El Command Team debe efectuar una evaluación dinámica del riesgo para determinar si la partida sería capaz de efectuar una reentrada sólo con extintores. 3. Sin embargo, al tomar esta decisión crucial, se deben observar los siguientes factores: - Qué se puede ver a través de las ventanas del puente. - Cuánto tiempo se ha perdido contacto con el fuego. - En qué estado o etapa se encuentra el incendio cuando el personal retromarchó y salió del puente. Nota: La TIC no trabaja a través de las ventanas del puente.

BRIDGE HIT

EJERCICIOS BDR Y DE GUERRA INTERNA BÁSICO, INTERMEDIO Y AVANZADO

(R16-17-18-19-20 / Single Hit - BDX- BDX - DCX 1.1-2-3)

Ejercicio de Reparación de Daños en Combate Simple (Single Hit BDX):

Evalúa la capacidad del buque para combatir con daños durante una situación de combate. El ejercicio consiste en un Hit de 45 minutos que incluye múltiples incendios e inundaciones con manejo y cuidado de heridos en combate y reparaciones para recuperación de capacidades.

Ejercicio de Reparación de Daños en Combate Doble (BDX-BDX):

Evalúa la capacidad del buque para combatir con daños durante una situación de combate. El ejercicio consiste en un dos Hit de 45 minutos cada uno con un espacio de tiempo holgado entre el término del primer hit y el inicio del segundo. El desarrollo del ejercicio incluye múltiples incendios e inundaciones con manejo y cuidado de heridos en combate y priorización de reparaciones para recuperación de capacidades.

Ejercicio de Guerra Interna Básico (DCX 1.1):

Evalúa la capacidad del buque para combatir con daños durante una situación de combate, procedimientos de incendio e inundaciones, manejo y cuidado de herido en combate, priorización de reparaciones por parte del team de Mando y Control, objeto lograr la recuperación de capacidades de acuerdo al Command Aim vigente, con interferencias entre directores de la guerra interna y contando con los recursos de personal y material necesarios para cumplir con el Command Aim. El ejercicio consiste en un dos Hit de 45 minutos cada uno con un espacio de tiempo de 15 minutos entre el término del primer hit y el inicio del segundo.

Ejercicio de Guerra Interna INTERMEDIO (DCX 1.2):

Evalúa la capacidad del buque para combatir con daños durante una situación de combate, en un escenario complejo de daños, donde se requiere la correcta distribución de personal, ejecución de procedimientos de incendio e inundaciones, manejo y cuidado de heridos en combate, priorización de reparaciones parte del team de Mando y Control, para lograr la recuperación de capacidades, resolviendo interferencias entre directores de la Guerra Interna y administrando recursos limitados de personal y material necesarios para cumplir con el Command Aim. El ejercicio consiste en un dos Hit de 45 minutos cada uno con un espacio de tiempo de 15 minutos entre el término del primer hit y el inicio del segundo. Es requisito aprobar este ejercicio para aprobar la etapa operacional.

Ejercicio de Guerra Interna AVANZADO (DCX 1.3):

Evalúa la capacidad del buque para combatir con daños durante una situación de combate extrema, la capacidad de recuperación de los Teams de Guerra Interna en un escenario extremo de daños en combate, con un gran número de heridos, donde se requiere la correcta distribución de personal, ejecución de procedimientos de incendio e inundaciones, manejo y cuidado de heridos en combate, priorización de reparaciones parte del team de Mando y Control, para lograr la recuperación de capacidades, resolviendo interferencias entre directores de la Guerra Interna y administrando recursos muy limitados de personal y material necesarios para cumplir con el Command Aim o evaluar un cambio de este último. El ejercicio consiste en un Hit de 2.5 horas.

Nota: La diferencia entre un ejercicio de BDX-BDX (o BDX) y un DCX, desde un punto de vista conceptual, es que para el caso del primero (BDX), son considerados ejercicios más bien instructivos, en el que el inspector interactúa más con el inspeccionado y en el que se entregan las herramientas para poder enfrentar de mejor forma los ejercicios más complejos. Para el caso de los DCX, son ejercicios más bien evaluativos, en el que los inspectores evalúan progresos e interactúan menos con el inspeccionado.

Objetivos DART

1	Chequear Mando y Control, verificar la coordinación entre HQ1 y FRPP, de acuerdo al Command Aim.
2	Chequear la gestión en ataque de incendios.
3	Chequear la gestión en ataque de inundaciones.

Trinca P / Combate (4-2-2)

1.1	¿Buque trincado para el combate a la llegada de inspectores?
1.2	¿Buque permaneció trincado para el combate durante el día?

State 1 Preps / Mantención (4-2-2)

2.1	¿Los "State 1 Preps" son entendidos por todo el personal? - ¿Existían Check List en todos los controles?
2.2	¿Los State 1 Preps se efectuaron según Check List?
2.3	¿Se mantiene disciplina de caperuzas (guantes siempre puestos y caperuza en descanso/acción según lo ordenado por el mando? - ¿Condición estanca establecida y mantenida?
2.4	¿El mantenimiento de la postura de Estado 1 del buque fue administrado por el mando?

Blanket Search (6-10-10)

3.1	¿La organización del Blanket Search fue efectiva? (Reportes buenos o malos al DCO).
3.2	¿Blanket Search ejecutado en todos los departamentos usando el ICR y reporte de los 5 puntos (SS.AA.)? - ¿Se priorizaron los incidentes?

3.3	Acciones iniciales de patrullas. INCENDIO: LVA (instintivo y correcto), uso de extintores/CFHR/mangueras. INUNDACIÓN: Uso ITP, LVA (instintivo y correcto), uso de elementos de obturación y talegones de apuntalamiento disponibles.
3.4	¿Incidentes atacados por las patrullas hasta ser relevados?
3.5	¿Después de los relevos, patrullas completaron sus tarjetas y reportaron novedades a la FRPP?

	Ataque FF (20-18-16)
4.1	¿Reporte del incidente rápido y preciso? - Entrega de la emergencia del patrulla al I/C manager.
4.2	¿Manejo del incidente (Comunicaciones con I/C FRPP)?
4.3	¿Se efectúa briefing de reentrada?
4.4	¿Controlador BA competente? - ¿Verifica correcta tenida y sello de la máscara?
4.5	¿Técnicas de incendio? - ¿Uso efectivo de cascos FFHBC?
4.6	¿Se efectuó rebusca de nuevos daños?
4.7	¿Se deja guardia de re-ignición instruido, con TIC y CFHR o pitón?
4.8	¿Enfriamientos adyacentes correctos y seguros (si aplica)?

	Ataque DC (20-18-16)
5.1	¿Reporte del incidente rápido y preciso? Entrega de la emergencia del patrulla al I/C manager.
5.2	¿Manejo del incidente (comunicaciones con I/C FRPP)? - ¿Usó Multi-fabs?
5.3	¿Utiliza película de FOAM (inundación contaminada)? - ¿Se utiliza analizador de gases para medición de gases ("Gas Free")? ¿Usa equipo BA?
5.4	¿Disponibilidad de bombas sumergibles portátiles (probadas) o de eductores fijos/portátiles?
5.5	¿Correcto uso de puntales metálicos/tapabalazos?
5.6	¿Correctas técnicas de apuntalamientos secundarios?
5.7	¿Límites de inundación?
5.8	¿Superficies libres se fabricaron mini mamparos falsos?
5.9	¿Guardia de apuntalamiento con sus tareas claras y talegón?
6.0	Patrulla apostado recibe instrucciones de sus obligaciones y considera uso del talegón.

	Control del Humo (20-18-18)
6.1	¿Control del humo por parte del I/C FRPP?
6.2	¿Se utilizan centinelas para los límites de humo y tienen claras sus obligaciones? - ¿Se utilizan smoke boundary lights?
6.3	¿Límites de humo conocidos, teams recibieron rutas seguras?
6.4	¿Carpeta con planes de aclarado de humo disponible? – ¿Considerado en forma oportuna? - ¿Discutidos y acordados? ¿Efectivo y bien controlado? - ¿Aprobado por el mando?

6.5	¿Ram fans (sirocós) son considerados y bien armados?
6.6	¿Se considera medición de gases en el departamento, “Gas Free”?

	Panorama (10-12-14)
7.1	¿El panorama fue preciso y consistente en todos los controles? - ¿Simbología del IBO de acuerdo a BRd 2170(1), Cap. 7, Anexo 7B?
7.2	¿Buen desempeño del IBO y tuvo control de la línea de comunicaciones? - ¿Lleva el tablero de buena manera y asesora al DCO en compilar panorama?
7.3	¿Se graficaron los límites de los incidentes?
7.4	¿Rovers valida los tableros de incidentes y en la compilación del panorama?

	Mando y Control (16-20-22)
8.1	¿HQ1 utiliza y entiende el procedimiento “FLASH”?
8.2	¿Son efectivas las comunicaciones entre todos los controles?
8.3	¿Se tiene el control de los heridos y personal clave?
8.4	¿HQ1, el nivel de ruido en HQ1 fue aceptable y mantenido?
	Command Rovers
8.5	¿Estaban al tanto del panorama táctico y alimentaron de información relevante al DCO?
8.6	¿Recorrieron todos los controles (partidas, incidentes, CIC, puente, posta de primeros auxilios)? - ¿Command Rovers son efectivos?
8.7	¿Apoyo al I/C FRPP con el manejo del riesgo en forma dinámica para el Estado 1 (integridad estanca, aclarado de humo agresivo para recuperar las capacidades)?

	DCO
8.8	¿DCO orienta los esfuerzos de acuerdo al Command Aim?
8.9	¿DCO mantiene informadas a las partidas de control de averías (FRPP) respecto a las prioridades?
8.10	¿DCO administra la ventilación y sistemas fijos?
8.11	¿DCO mantiene el control del estado del ramal de incendio, bombas disponibles, administración y control permanente de la presión del ramal de incendio? - ¿Considera Superficies libres y estabilidad?
8.12	¿Coordina el uso del manpower?
8.13	¿Comunicación con IBC, DCO (L), PROPMAN?
8.14	¿IBC fue efectivo en informar por MC las prioridades del mando (¿Capacidad requerida por el mando? - ¿Plan de acción de los directores? - ¿La información fue entendida por toda la dotación?
8.15	¿DCO asesora al IBC y le entrega información certera durante los Command Huddles?
8.16	¿El DCO está al tanto de los peligros en los compartimientos adyacentes?

	I/C FRPP y 2 I/C
8.17	¿El I/C FRPP entendió la importancia acerca de la localización de equipos vitales que sustentan el Command Aim y las prioridades (EDC, SIS, WSB, CIC, CMR)?
8.18	¿Prioriza los esfuerzos de Control de Averías para mantener las capacidades de acuerdo al Command Aim dirigido por el DCO?
8.19	¿El I/C FRPP entiende el seccionamiento del ramal de incendio en Estado 1 y uso de sus bombas y sistemas disponibles?
8.20	¿El I/C FRPP estuvo al tanto de los peligros en compartimientos adyacentes a los incidentes?
8.21	¿La presión del ramal de incendio fue monitoreada? ¿Consideró las superficies libres y problemas de estabilidad?
8.22	¿El I/C FRPP controló al personal en forma efectiva, especialmente cuando el team se desplaza a otra FRPP?
8.23	¿Agiliza los reportes para cumplir con los tiempos del Command Huddles?
8.24	¿2 I/C FRPP entendió el Command Aim y las prioridades a fin de ser un Rover efectivo?
8.25	¿2 I/C FRPP da una clara dirección a los incidents managers referente a cuál incidente tiene prioridad?
8.26	¿Considera los límites de los incidentes y la dispersión/migración del humo?
8.27	¿I/C FRPP da briefing al Command Rover con el ICR? (¿Qué? ¿Dónde? ¿Gana/mantiene/pierde? y ¿Cuándo?)
8.28	¿Se considera la relocalización de la FRPP y el manejo efectivo en el listado de los equipos a llevar?
8.29	¿Son asignados Incidents managers para todos los incidentes?: - Liderazgo en la escena, considera la rotación de su personal. - Da reportes estándares al 2 I/C y partida.
8.30	¿FRPPs, utiliza y entendió el procedimiento “FLASH”?
8.31	¿El nivel de ruido en FRPPs se mantiene en nivel aceptable?
8.30	¿El I/C FRPP calculó la entrada de agua en las averías v/s la capacidad de inductores-bombas (diagrama volumen agua embarcada BR 4008 Fig. 1-1)?

R16-17-18-19-20

EJERCICIO DE COMUNICACIONES, MANDO Y CONTROL

(STAGE 21)

Objetivos DART

1	• Es un ejercicio de comunicaciones para el team de Mando y control de la Guerra Interna. Tiene una duración de 90 minutos y participan el IBC, CA I/C WSB, I/C FRPPs, 2I/C FRPPs, DCO, PROPMAN, DCO (L) e IBOs. • El ejercicio tiene por objetivo verificar la organización del team, procedimiento de comunicaciones, manejo de información y compilación de panorama. Este ejercicio no es evaluado.
----------	---

	Documentación
1.1	¿Check List de Estado 1 disponibles?
1.2	¿Listado del personal disponible?
1.3	¿Dispersal plan disponible?
1.4	¿Kill Cards en las FRPP?
1.5	¿Tarjetas para establecer diferentes condiciones disponibles?
1.6	¿Tarjetas de rutas para las patrullas disponibles?
1.7	¿Planes de aclarada de humo disponibles con copia en HQ1?
1.8	¿Diagramas de estanques cuando sea aplicable?
1.9	¿Diagrama ramal de incendio fácil de entender disponible?
1.10	¿IBO con ayuda memoria acerca de la simbología a utilizar?

	Niveles de la Dotación
2.1	¿La cantidad de personal estaba de acuerdo al plan?
2.2	¿El personal clave tiene conocimiento de sus obligaciones?

	Comunicaciones y Equipamiento
3.1	¿Se encuentra disponible y fue utilizado correctamente?: - Comunicaciones probadas sin novedad. - IBOs equipados y con audífonos puestos. - Tableros de incidentes (portátiles). - Existió iluminación de emergencia. - Estaban disponibles los Command State boards. - Disponibilidad de ayuda memorias.

	Procedimientos
4.1	¿La simbología del tablero de incidentes se ajusta a BRd 2170 (1) está ordenada y fácil de entender?
4.2	¿Los procedimientos a viva voz son correctos?
4.3	¿La información fue traspasada rápidamente, clara y sin ambigüedad?
4.4	¿El procedimiento flash fue entendido y efectivamente usado?
4.5	¿Existe un correcto flujo de información entre personal clave IBC, DCO, DCO (L) y PROPMAN?
4.6	¿IBO de HQ1 mantiene el control positivo sobre su línea de comunicaciones?
4.7	¿El ayudante DCO (L) mantiene control sobre la línea verde?
4.8	¿Los IBOs de las FRPP mantienen informados a los I/C FRPP acerca de todos los incidentes? - ¿El trabajo entre IBOs es correcto?

	Liderazgo
5.1	¿Prioridades buque y DCO determinadas y traspasadas a las partidas?
5.2	¿IBC y DCO enfocaron el esfuerzo en cumplir las prioridades del Command Aim?
5.3	¿I/C FRPP enfocaron su esfuerzo en cumplir el Command Aim?
5.4	¿Se maneja al personal estrictamente de acuerdo con las prioridades?
5.5	¿El nivel ruido en HQ1 fue aceptable?
5.6	¿Command Huddles efectuados de acuerdo al Command Aim?

BRIEFING DE SEGURIDAD PREVIO A EJERCICIOS

INFORMACIÓN GENERAL: “Habla personal del CENTARM”.

“A contar de este momento se inician ejercicios de Control de Averías dirigidos por CENTARM”

Instrucciones de Seguridad:

1. Ante cualquier **“SITUACIÓN DE EMERGENCIA”**, que ocurra durante el desarrollo del ejercicio, el personal deberá informar a la Guardia / Puente / HQ1 anteponiendo las palabras **“Emergencia, Emergencia, Emergencia...”**.
2. Las acciones iniciales deben ser ejecutadas por cualquier miembro de la dotación que se encuentre en el lugar amagado (Dispersal Plan) o en las cercanías de éste, hasta que la guardia inspeccionada (FRPP) tome el control de la situación.
3. Se ejecutará Crash Stop y aislamientos eléctricos reales.
4. Se intervendrá sólo el ramal de incendio.
5. **Carga de mangueras:**
 - a. Mangueras de ataque se deben cargar y luego cerrar el grifo.
 - b. Mangueras de contención en exteriores se cargarán y luego se cerrará el grifo.
 - c. Mangueras de contención en interiores no serán cargadas.
 - d. Manguera al Ship-Protector no se debe conectar al grifo.
6. **No serán intervenidos:**
 - a. Circuito de lubricación.
 - b. Cilindros de aire de alta presión.
 - c. Estanques de petróleo y lubricantes.
 - d. Sistemas fijos de incendio.
 - e. Sistemas de achique con bombas o eductores al costado.
7. Personal disponible **NO** participará del ejercicio y se mantendrá alejado del lugar amagado o forma en lugar que se indique.

“BRIEFING DE SEGURIDAD DE CENTARM TERMINADO”

BRIEFING DE SEGURIDAD AL TÉRMINO DE EJERCICIOS

INFORMACIÓN GENERAL: *“Se da término a los ejercicios de Control de Averías, no habrá más acciones por parte del CENTARM”.*

Instrucciones de Seguridad:

1. Cualquier incidente que ocurra a contar de este momento deberá ser asumido y enfrentado como una **“EMERGENCIA”**.
2. Circuito ramal de incendio debe quedar alineado y listo a operar.
3. Llevar los sistemas que fueron intervenidos a condición normal.
4. Dejar el material de control de averías trincados en sus calzos listos a emplear e informar HQ1.
5. Cualquier novedad informar a Sala de Control / HQ1 / Guardia.

“BRIEFING DE SEGURIDAD DE CENTARM TERMINADO”

BRIEFING DE SEGURIDAD AL OFICIAL MÁS ANTIGUO AL TÉRMINO DE LOS EJERCICIOS

En beneficio de la seguridad el personal, especialmente la guardia, debe tener el cuidado de volver todos los equipos que fueron intervenidos su condición normal. Este briefing debe ser dado en el HQ1 al término de los ejercicios.

1. Se da término a todos los ejercicios y acciones para el día de hoy. No habrá más acciones por parte de CENTARM.

Regla de seguridad “*Emergencia - Emergencia - Emergencia*” sigue vigente. Por lo tanto, a partir de ahora, cualquier incidente que ocurra debe ser enfrentado como una emergencia real.

2. La propulsión, sistemas auxiliares, domésticos y eléctricos además de ramal de incendio deben ser reconfigurados. Pueden existir aún “tendidos de cables de emergencia” con poder presente.

“Que el personal idóneo, regrese los sistemas del buque a condición normal, de acuerdo a los requerimientos del mando y de la manera más segura posible”.

3. En beneficio de la seguridad del personal se recomienda que la ventilación e iluminación se reestablezcan lo antes posible para agilizar el proceso de trinca.
4. Respecto a llevar el buque a condición normal.

Finalmente, preguntar al MEO:

“ESTÁ CONFORME CON EL TRASPASO Y ACEPTA LA RESPONSABILIDAD A PARTIR DE ESE MOMENTO”.

BRIEFING DE SEGURIDAD DEL INSPECTOR LÍDER CONTROL DE AVERÍAS PREVIO A LA RE-ENTRADA (HF3 Y F4)

INSPECTOR CENTARM

Reglas de seguridad para efectuar re entrada:

Estas reglas serán observadas por todos los integrantes de las partidas de ataque que hagan ingreso al departamento de máquinas:

1. Si existe alguna duda o tiene algún problema, levante la mano, opere la corneta distress o simplemente grite al interior del departamento máquinas.
2. Tenga precaución al desplazarse dentro del departamento ya que, el departamento está oscuro, resbaloso, tiene elementos sueltos y queda humo producto de la simulación que dificulta el tránsito por el sector.
3. Cada miembro de la partida que haga ingreso al departamento de máquinas debe ejecutar el procedimiento de **escala clara**.
4. La política de relevos será:
 - a.- Si el líder tiene problemas, se retira la partida completa hasta el acceso del departamento.
 - b.- Si un integrante tiene problemas, lo reemplaza un aclara tiras.
 - c.- Si dos integrantes de la partida tienen problemas, se retira la partida completa hasta el acceso del departamento.
5. Escuche las instrucciones que den los inspectores durante el desarrollo del ejercicio dentro del espacio de máquinas.
6. Inspector designa a la partida que ejecuta la re-entrada.
7. La partida que queda en Stand-by, será la partida de respeto y se mantendrá en condición Off Air lista a reaccionar ante una emergencia hasta que el ejercicio esté finalizado y el material trincado.
8. ¿Preguntas?

**GRAVEDAD DE LAS OBSERVACIONES DETECTADAS
MEUS TRATADO IV CAP.1**

CRITERIOS UTILIZADOS PARA EVALUAR OBSERVACIONES				
	Deficiencia u Omisión de Procedimientos	Ejecución de Acciones Inseguras	Condiciones inseguras del Lugar o Material	Reiter. Obs. (R/O) Correc. Obs. (C/O)
C	Afectan al buque en el cumplimiento de la misión.	Riesgo inmediato a la seguridad del personal y/o unidad.	Pongan en riesgo inmediato al personal y/o unidad.	R/O "S" que se arrastren de ejercicios anteriores.
S	Podrían afectar al buque en el cumplimiento de la misión.	Posible riesgo inmediato a la seguridad del personal y/o unidad.	Pongan en posible riesgo al personal y/o unidad.	C/O "C", "in situ", que no afecten al desarrollo del ejercicio.
M	No afectan al buque en el cumplimiento de la misión.	No ponen en riesgo inmediato a la seguridad del personal y/o material, pero deben corregirse.	No ponen en riesgo inmediato a la seguridad del personal y/o material, pero deben corregirse.	C/O "S", "in situ", que no afecten al desarrollo del ejercicio.

Falta	Definición
Crítica (C)	Debilidad de tal magnitud que tiene el potencial de impedir que el buque alcance su misión o tarea al término del período de entrenamiento, impidiéndole alcanzar un nivel adecuado de seguridad y capacidad operativa.
Significativa (S)	Debilidad de suficiente magnitud que tiene el potencial de afectar adversamente la capacidad del buque para cumplir con su misión o tarea al término del período de entrenamiento. Tiene un efecto perjudicial sobre la seguridad y capacidad operativa.
Menor (M)	Debilidad o deficiencia rutinaria, detectada comúnmente, aunque requiere rectificación es poco probable que cause un impacto negativo en la seguridad, capacidad operativa y las posibilidades del buque para cumplir con su misión o tarea al término del período de entrenamiento.
Categoría	Definición
PERSONAL	Tener una organización entrenada y calificada apropiadamente para apoyar las capacidades operativas y tareas o misión asignadas. Esta organización debe ser efectiva que permita una buena administración del personal en lo relativo al cumplimiento de procedimientos rutinarios y mantención de la moral.

EQUIPAMIENTO	Estado y disposición de los equipos y sistemas en apoyo a los requerimientos.
ENTRENAMIENTO	Grado de ejecución de los ejercicios y capacidad operativa alcanzada incluyendo: progresos alcanzados en la mejoría de las normas y estándares, actitud en el entrenamiento y capacidad de auto entrenarse.
SOSTENIBILIDAD	Capacidad para mantener en el tiempo los estándares y capacidad operativa alcanzada en todos los aspectos.

SAFETY BRIEF AL COMANDANTE DEL BUQUE

Durante los ejercicios de combate se dejarán fuera de servicio sistemas en forma real, quitando capacidades al Comandante del buque. Debido a esto, el Oficial a cargo del área de CRA efectuará un **safety brief** al Comandante del buque, el cual será realizado al menos 30 minutos antes del inicio del ejercicio y en el cual explicará las capacidades que el buque perderá, en que horario y cuáles son las capacidades remanentes. El briefing será realizado de acuerdo al siguiente formato:

FECHA		EJERCICIO		HORARIO	
--------------	--	------------------	--	----------------	--

ZULU	1	2	ETTR
PROPULSIÓN			
BB.			
EB.			
VELOCIDAD			

GOBIERNO	PUENTE	LOCAL	MANUAL	OTRO	ETTR
BB					
EB					
SAFETY		BB		EB	

BBAS INCEN.	
--------------------	--

EQUIPOS NV.	EQ. QUE SE PIERDE	CAPACIDAD REMANENTE	ETTR
1			
2			
3			
COM. INTER.	EQ. QUE SE PIERDE	CAPACIDAD REMANENTE	ETTR
1			
2			

EQ. AVIACIÓN	EQ. QUE SE PIERDE	CAPACIDAD REMANENTE	ETTR
1			
2			
3			

OTROS	EQ. QUE SE PIERDE	CAPACIDAD REMANENTE	ETTR
1			
2			
3			

SAFETY BRIEF FASE “A”

ENTRE INSPECTORES DE ÁREA (CRA - SAN - ME - WE).

- a. Considerar lugar adecuado para ejecutar briefing (iluminado, cómodo y sin interferencias).
- b. Briefing liderado por el inspector que lleva el entrenamiento del buque.

INTRODUCCIÓN
1. Buenos días, iniciamos Briefing de seguridad correspondiente a: 2. Etapa de entrenamiento: ... 3. Nombre de la unidad: ... 4. Fecha: ... 5. Hora del Bang: ...
Principales Fallas / Deficiencias del material que afecten al ejercicio.
1. 2. 3.
Principales Fortalezas y debilidades del personal encontradas en ejercicios anteriores, breves al menos 1 fortaleza y 3 debilidades. Si amerita se puede efectuar Coaching.
1. 2. 3. 4.
Prioridades del entrenamiento (En qué debe hacer énfasis el inspector)
1. Solución: 2. Solución: 3. Solución.
Lectura del Script:
1. Leer evento, indicar implicancia al mando e inspector a cargo. 2. Mencionar eventos ME y Eléctricos. 3. Solucionar las discrepancias surgidas en ese momento.

SAFETY BRIEF FASE “B”

ENTRE OFICIALES JEFES DE ÁREA

ENTRE INSPECTOR MÁS ANTIGUOS DE UNA DE LAS ÁREAS (CRA – ME – WE) E INSPECTOR MÁS ANTIGUO PUENTE Y/O CIC, (JEFES DE ÁREA), EN PRESENCIA O NO DEL 2º COMANDANTE, CENTARM O MANDO OPERATIVO.

- a. Posterior al briefing de la Fase “A”.
- b. Considerar lugar adecuado para ejecutar briefing (iluminado, cómodo y sin interferencias).
- c. Jefes de área deben encontrarse de pie.
- d. Si es un BDX, el briefing será liderado por el Inspector CIC, para los otros ejercicios, el líder será el inspector CRA.

Temario a desarrollar será el siguiente:

- 1. Escenario. Breve descripción de la amenaza en que se verá sometida la unidad. Horas de los Bangs, como será gatillado el evento. Posteriormente, da la palabra al resto de los inspectores CRA-ME-WE.
- 2. Cada inspector a excepción de CRA, comienza con las fallas o deficiencias al material que afecten al ejercicio en términos de seguridad, o en su efecto en el rendimiento de la ejecución de éste. Posteriormente, en forma breve enumera las principales fortalezas y debilidades encontradas en los ejercicios anteriores, deben ser breves al menos 1 fortaleza y 3 debilidades. A continuación, se efectúa una descripción de los incidentes planificados en los Scripts, coordinándose los detalles de su ejecución y las principales implicancias al Mando de la Unidad.
- 3. Cálculo del MRO.

HOT-DEBRIEF

Guerra Interna
Buenos días Comandante, damas y caballeros..... Inicio de la oración / Nombrar Ejercicio y su Objetivo.
Principales Fortalezas
1. 2. 3.
Principales Debilidades
1. 2. 3.
Prioridades del entrenamiento
1. Solución: 2. Solución: 3. Solución.
Resumen

PAUTA DE EVALUACIÓN PARA RONDA DE SEGURIDAD (R01)	
1	Con 01 observación Crítica en una ronda divisional, la evaluación para esta división será BE 3 .
2	Con 02 observaciones Críticas en una o diferentes divisiones, la ronda de seguridad del buque será evaluada como BE 3 .
3	Con 03 o más observaciones Críticas en la ronda de seguridad del buque, ésta será evaluada como BE 2 .
4	Si del 100% de las observaciones de una ronda divisional, el 50% + 1 son Significativas , la ronda divisional será evaluada BE 3 .
5	Si del 100% de las observaciones de una ronda divisional, el 50% o menos, son Significativas , la ronda divisional será evaluada SAT 4 .
6	Si en una ronda divisional hay 2 observaciones Significativas , esta ronda divisional será evaluada como SAT 5 .
7	Si en una ronda divisional hay 1 observaciones Significativas , esta ronda divisional será evaluada como SAT 6 .
8	Si en una ronda divisional hay 10 o más observaciones Menores , esta ronda divisional será evaluada como MSAT 7 .
9	Si en una ronda divisional hay de 3 a 10 observaciones Menores , esta ronda divisional será evaluada como MSAT 8 .
10	Si en una ronda divisional hay no más de 2 observaciones Menores , esta ronda divisional será evaluada como Bueno 9 .
NOTAS	Las observaciones Críticas serán evaluadas y discutidas por los inspectores ME y CA, antes de ingresarlas a las papeletas de evaluación.
	Si una observación Crítica es corregida antes de finalizar la ronda, dicha observación quedará reflejada en la apreciación general y en la división respectiva, indicando entre paréntesis (Corregida), no afectando a la evaluación de la ronda.
	Las observaciones Menores, independiente de la cantidad, si éstas se repiten en una segunda inspección de ronda de seguridad, se cambiará su severidad a Significativa, indicando entre paréntesis (Repetitiva).
	El resultado de la evaluación general de la ronda de seguridad se obtiene al sumar el valor numérico de cada división y se divide por el total de las divisiones. El valor obtenido es verificado en la tabla de ejercicios combinados (ASA) para el concepto general de la evaluación.

TABLAS DE EVALUACIÓN EJERCICIOS CONTROL DE AVERÍAS

Estas tablas de evaluación tienen el propósito de servir como guía cuando no se tiene una clara evaluación con los criterios utilizados normalmente. Aquí se usa una combinación de métodos por parte del inspector más antiguo para efectuar una evaluación global. La percepción de los inspectores está sobre cualquier sistema de evaluación (Criterio Militar o Military Judgment).

IDA: Evaluación para ejercicios individuales.

ASA: Evaluación para ejercicios combinados.

SCORE / ASSESSMENT CALCULATOR											
ASA	MB	B	MSAT		SAT			BE			NSAT
	(10)	(9)	(8)	(7)	(6)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)
	95-100	85-94	75-84	65-74	56-64	46-55	37-45	30-36	23-29	16-22	0-15
IDA	MB	B	MSAT		SAT			BE			NSAT
	(10)	(9)	(8)	(7)	(6)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)
	90-100	80-89	70-79	60-69	54-59	47-53	40-46	34-39	27-33	20-26	0-19
100	100	87.5	67.5		50			30			0
30	30	26.3	20.3		15			9			0
28	28	24.5	18.9		14			8.4			0
26	26	22.75	17.55		13			7.8			0
25	25	21.9	16.9		12.5			7.5			0
24	24	21	16.2		12			7.2			0
22	22	19.3	14.9		11			6.6			0
20	20	17.5	13.5		10			6			0
19	19	16.7	12.9		9.5			5.7			0
18	18	15.8	12.2		9			5.4			0
16	16	14	10.8		8			4.8			0
15	15	13.1	10.1		7.5			4.5			0
14	14	12.3	9.5		7			4.2			0
12	12	10.5	8.1		6			3.6			0
11	11	9.7	7.5		5.5			3.3			0
10	10	8.8	6.8		5			3			0
8	8	7	5.4		4			2.4			0
6	6	5.3	4.1		3			1.8			0
4	4	3.5	2.7		2			1.2			0
2	2	1.8	1.4		1			0.6			0

PORCENTAJE DE DISTRIBUCIÓN DEL PUNTAJE EN EJERCICIOS COMBINADOS (ASA)

EJERCICIO	CRA	ME	WE	SAN
DCX – BDX	30 %	30 %	30 %	10 %
F4*	38%	44%	8%	10%
F6	60 %	22 %	8%	10 %
F5 - F7	38 %	38 %	9 %	15 %
TtT	29 %	29 %	29 %	13 %

EJERCICIO COD	AV	CRA	SAN	WE
Con Aviso	25%	30%	30%	15%
Sin Aviso	15%	30%	35%	20%

TABLAS DE PUNTAJES

CONTROLES	AUXILIO AL EXTERIOR
Guardia Apostada	30
Oficial de Guardia	35
Partida Auxilio al exterior	35

CONTROLES	HF1	HF2	HF3	HFLOOD
Acciones Iniciales	20	14	10	20
Ataque FF / DC	20	14	8	20
Contención	14	14	14	14
Aspectos ME	10	10	8	10
Panorama	16	10	10	16
Mando y Control	20	20	18	20
Reentrada	NONE	18	16	NONE
Sistemas Fijos	NONE	NONE	8	NONE
Briefing de Reentrada	NONE	NONE	8	NONE

CONTROLES	F1	F3	F4	COD
Acciones Iniciales	20	12	20	16
Acciones SSEP	28 (20)	20	25	24
EMERMAR	(16)	8	NONE	8
Contención	28 (20)	12	30	16
Control del Humo	NONE	12	NONE	NONE
Panorama	NONE	12	NONE	12
Mando y Control	24	24	NONE	24
Reentrada	NONE	NONE	25	NONE

	BH	F5	F7
Acciones Iniciales	30	16	16
Ataque FF	25	NONE	10
EMERMAR	NONE	6	6
Ataque DC	NONE	24	20
Contención	NONE	15	10
Panorama	NONE	15	10
Mando y Control	20	24	18
Control del Humo	25	NONE	10

	F6 (FF/DD)	F6 (LPD)
Acciones Iniciales	8	8
Sistemas Fijos	6	6
EMERMAR	8	8
Ataque FF	20	16

Reentrada	8	8
Incendio Secundario	NONE	4
Contención	18	18
Panorama	12	12
Mando y Control	20	20

	DCX / BDX 1.1	DCX / BDX 1.2	DCX / BDX 1.3
Trinca para el Combate	4	2	2
State 1º Preps	4	2	2
Blanket Search	6	10	10
Ataque FF	20	18	16
Ataque DC	20	18	16
Control del Humo	20	18	18
Panorama	10	12	14
Mando y Control	16	20	22

	HODEX - TtT
Preparativos	25
Acciones Previas al Ejercicio	20
Conducción del Ejercicio	30
Debriefing Oral	25

SCORE	EVALUACIÓN
10	Muy Bueno
9	Bueno
7 - 8	Muy Satisfactorio
4 - 5 - 6	Satisfactorio
1 - 2 - 3	Bajo el Estándar
0	No Satisfactorio

CONCEPTOS EMPLEADOS PARA EVALUACIÓN EJERCICIOS MEUS TRATADO IV CAP. 1

MUY BUENO (MB) IDA 90-100% ASA: 95-100%.

Sin deficiencias identificables. Haber alcanzado un nivel sobresaliente en el más alto nivel. Con una evaluación de alto estándar en todas las áreas, y adoptando soluciones innovadoras a los problemas presentados. Los equipos y sistemas están bien mantenidos y sin fallas o defectos.

BUENO (B) IDA 80-89% ASA: 85-94%.

Una o dos deficiencias de carácter menor. Haber alcanzado un buen nivel en la mayoría de las áreas. La ejecución requiere sólo algunas y menores mejorías. Existen pocas deficiencias de material / organización / administrativas. Existe una preparación efectiva del ejercicio.

MUY SATISFACTORIO (MSAT) IDA 60-79% ASA: 65-84%.

Varias deficiencias de carácter menor. Haber logrado un sólido estándar, tanto en la ejecución, como en el estado de los equipos, desempeño general y organización. Las observaciones detectadas, aunque de menor importancia, no hacen meritorio la evaluación como “Bueno”.

SATISFACTORIO (SAT) IDA 40-59% ASA: 37-64%.

No más de 2 deficiencias de carácter significativo. El resultado obtenido es adecuado y seguro, logrando la mayoría de los objetivos planteados, pero con observaciones significativas. La ejecución es segura y fluida, pero podría ser mejorada. Existen algunas deficiencias en la organización o administrativas. Los equipos en general, presentan un rendimiento efectivo.

BAJO EL ESTÁNDAR (BE) IDA 20-39% ASA: 16-35%.

Una o dos deficiencias de carácter crítico y/o más de dos deficiencias de carácter significativo. Deficiencias sustanciales en personal / organización / administrativas. Fallas en sistemas de combate, maquinaria y equipos de la plataforma que no permiten efectuar el entrenamiento o las tareas dispuestas.

NO SATISFACTORIO (NS) IDA 0-19% ASA: 0-15%.

Más de dos deficiencias de carácter crítico. Inaceptables deficiencias en personal / material / organización / administrativas. Nivel inaceptable de las capacidades operacionales y desempeño durante el ejercicio.

NO EVALUADO (NE)

Esto se aplica en aquellos ejercicios que normalmente serían evaluados, pero que, en esta ocasión, por diversas razones no fue posible hacerlo (Ej.: restricciones meteorológicas, limitaciones severas de equipamiento, medas no se presentan en el área, no hay disponibilidad de inspector, etc.).

NO SE EVALUA (NSE)

Esto se aplica en aquellos ejercicios no planificados ni evaluados rutinariamente.

LISTADO DE NORENTING

Nº	T E M A
NORENTING Nº 1	Permit to Work (PTW).
NORENTING Nº 2	Uso de Elementos de Protección Personal.
NORENTING Nº 3	Encargados de CRA y Ronda de Seguridad.
NORENTING Nº 4	Control Eléctrico.
NORENTING Nº 5	Tag-Out.
NORENTING Nº 6	Aislamientos Eléctricos Mecánicos y de Ventilación.
NORENTING Nº 7	Programa COSHH, Inflamables y Pañoles (She Locker).

LISTADO DE BOLETINES

Nº	T E M A
BOLETIN Nº 1	Formatos de OTI para Ejercicios de Ingeniería. Anexos "A - B - C".
BOLETIN Nº 2	Bridge Hit (Impacto en el puente).
BOLETIN Nº 3	Inundaciones/Inundaciones Contaminadas/Bombas Sumergibles.
BOLETIN Nº 4	SOP's / Lista de chequeo / Ayudas de Memoria. Anexos "A - B".
BOLETIN Nº 5	"Crash on Deck" (COD) Asignación de Puestos en Cubierta de Vuelo.
BOLETIN Nº 6	Check List.

MANEJO DE RIESGO OPERACIONAL

Matriz de Riesgo		PROBABILIDAD				
<u>Código de Riesgo</u> 1. Crítico 2. Serio 3. Moderado 4. Menor 5. Despreciable	S E V E R I D A D	A	B	C	D	
		I	1	1	2	3
		II	1	2	3	4
		III	2	3	4	5
		IV	3	4	5	5
Probabilidad		Severidad				
A.Inmediata o dentro de un periodo corto de tiempo. B.Probable Durante la operación. C.Posible Durante la operación. D.Improbable.		I. Muerte o pérdida grave de medas materiales. II. Heridos graves o pérdidas materiales significativas. III. Lesiones menores o daños materiales menores. IV. Mínimo daño a la salud o degradación del material.				
Ref. C.J.A. ORD N°3200/660/1 Anexo “A”						

MANEJO DE RIESGO OPERACIONAL (MRO)	
5 Pasos del Proceso 1. IDENTIFICAR PELIGROS. 2. EVALUAR LOS RIESGOS. 3. ADOPTAR DECISIONES DE RIESGO. 4. IMPLEMENTAR CONTROLES. 5. SUPERVISAR (ATENCIÓN A LOS CAMBIOS).	
Ref. C.J.A. ORD N°3200/660/1 Anexo "A"	
Principios del MRO 1. ACEPTAR EL RIESGO CUANDO EL BENEFICIO ES MAYOR QUE EL COSTO. 2. NO ACEPTAR RIESGOS INNECESARIOS. 3. ANTICIPAR Y MANEJAR EL RIESGO EN LA PLANIFICACIÓN. 4. TOMAR DECISIONES DE RIESGO EN EL NIVEL ADECUADO.	
Ref. C.J.A. ORD N°3200/660/1 Anexo "A"	

MANEJO DE RIESGO OPERACIONAL – MRO

4 PASOS DEL PROCESO ABCD

- 1) **Evaluar la situación** con los factores operacionales como guía: ¿Dónde estoy? - ¿Qué estoy haciendo? ¿Qué haré después? ¿Es urgente que efectúe la tarea?
- 2) **Equilibrio de los recursos disponibles:** ¿Cuáles son mis opciones? - ¿Cómo las usaré? - ¿Confiabilidad de mis recursos?
- 3) **Comunicar intenciones** ¿A quién debo informar? ¿Dónde debo ubicarme? ¿Cuál es el máximo esfuerzo que puedo dar? ¿Quién me puede apoyar?
- 4) **Resolver ejecutar o no ejecutar.**

PRINCIPIOS DEL MRO EN EL NIVEL TCRM

(Privilegiar los dos primeros)

- ACEPTAR EL RIESGO CUANDO EL BENEFICIO ES MAYOR QUE EL COSTO.
- NO ACEPTAR RIESGO INNECESARIO.
- ANTICIPAR Y MANEJAR EL RIESGO EN LA PLANIFICACIÓN.
- TOMAR DECISIONES DE RIESGO EN EL NIVEL ADECUADO.

TIEMPO PARA EJECUCIÓN

A INMEDIATA.



FACTORES DE MITIGACIÓN

TODOS CONCENTRADOS DURANTE LA EJECUCIÓN.

B DENTRO DE UN PERÍODO PRUDENTE.



REAPRECIAR OPORTUNAMENTE.

C NO SE EJECUTARÁ LA OPERACIÓN.



INFORMAR A QUIEN CORRESPONDA.

EJEMPLO DE STATE 1º PREPS PARA FRPPs

Nº	TEMA	ACCIÓN	QUIÉN EJECUTA
1.	PARTE	Verificar e informar al HQ1.	
2.	TENIDA COMBATE /	Efectuar revista y chequeo cruzado.	
3.	PRUEBA DE COMUNICACIONES	Prueba de comunicaciones con todos los controles.	
4.	LOCKERS FRPP	Verificar Lockers FRPP de acuerdo a la Check List, puertas sin llave y cajones asegurados.	
5.	BOMBAS PORTATILES	Bombas portátiles probadas y aseguradas.	
6.	CAJA DE PODER	Caja de tomas de emergencia iluminada cuando el soquete de la bomba se encuentra puesto (sólo T23).	
7.	BOMBAS DE EMERGENCIA	Bombas de emergencia probadas (eléctricas y de combustión interna).	
8.	PATRULLAS	Con instrucciones claras, con casco, equipo escape de emergencia, linterna, talegones, con tarjeta B/S y designados en puntos con teléfono.	
9.	PARTIDA DE ATAQUE	Equipada con tenuta completa, con BA de áreas más alejadas, Off Air, máscara al cuello, caperuza de incendio al cuello, caperuza y guantes anti flash colocadas.	
10.	FFHBC	Cascos de incendio seteados en canal convenido para cada partida.	
11.	BOMBAS Y RAMAL DE INCENDIO	Todas las bombas de incendio en servicio y ramal de incendio seccionado.	
12.	DEPARTAMENTOS DEL BUQUE	Departamentos sin llave y trincados para el combate.	
13.	CORTINAS DE HUMO	Chequeadas y aseguradas con una trinca.	
14.	EQUIPOS BA	Todos revisados con Tabla BA Tote Board.	
15.	VÁLVULAS Y ROCIADORES	Válvulas de inundación y rociadores sin llave.	
16.	IBO	Con dispersal plan (graficado), tablero portátil con luz de emergencia y novedades anotadas.	

17.	DOCUMENTACIÓN	Carpetas Kill Cards, plan de aclarado de humo, Blanket Search, etc., disponibles en FRPP - HQ1.	
18.	TALEGÓN PATRULLAS	Talegones de apuntalamiento y obturación disponibles y debidamente almacenados.	
19.	ESCOTILLAS	Sin candeleros y trincados excepto escalas verticales.	
20.	ESCOTILLAS DE ESCAPES	Rutas de escape no obstruidas. Escalas de emergencia desplegadas.	
21.	POSICIÓN BRACE	El personal tiene conocimiento de la posición Brace.	
22.	CFHR	Todos comunicados y ajustado para FOAM.	
23.	COMUNICACIONES	Comunicaciones con Smoke Zone probadas (Sólo T23).	
24.	CONDICIÓN ESTANCA	Establecer condición "Z" cuando el HQ-1 lo ordene.	
25.	PERSONAL DE LA FRPP	En puestos de dispersión asignado y graficado en IBO.	

GLOSARIO DE TÉRMINOS

	TÉRMINO	INGLÉS	ESPAÑOL
1.	BA	Breathing Apparatus.	Equipo de respiración.
2.	BACK PAGES	None.	Reverso del script (acciones de inspectores).
3.	BDR	Battle Damage Repair.	Reparación de daños en combate.
4.	B-S	Blanket Search.	Rebusca de daños
5.	CAA	Continuous Agressive Attack.	Ataque continuo y agresivo.
6.	CFHR	Centre Feed Hose Reel.	Carrete con manguera.
7.	COMMS	Communications.	Comunicaciones.
8.	COACHING	None.	Entrenamiento dirigido por instructores.
9.	DART	Debrief And Reporting Tool.	Handbook con pautas de evaluación.
10.	DCO	Damage Control Officer.	Oficial control de averías.
11.	ETBOL	Estimated Time Back On Line.	Tiempo estimado en volver a la línea.
12.	ETTR	Estimated Time To Repair.	Tiempo estimado de reparación.
13.	FCP	Forward Control Point.	Escena.
14.	FF/DC	Fire Fighting / Damage Control.	Acciones de incendio/control de averías.
15.	FFHBC	Firefighters Helmet with Build-in Communications.	Casco de combate de incendios con comunicaciones.
16.	FOAM DUMP	None.	Estación de FOAM.
17.	FRPP	Fire and Repair Party Post.	Partida de control de averías.

18. HFEP	Harbour Fire Emergency Party.	Partida de emergencia en puerto.
19. HPSW	High Pressure Salt Water.	Sistema de alta presión de agua salada.
20. IBC	Internal Battle Control.	Controlador de la guerra interna.
21. IB	Incident Board.	Tablero de incidentes.
22. IBO	Incident Board Operator.	Tablerista de incidentes.
23. IDG	MEOOW.	Ingeniero de guardia.
24. I/C FCP	In Charge Forward Control Point.	Jefe de escena.
25. INCIDENT MANAGER	None.	Persona a cargo de un incidente.
26. ITP	Inspection Test Plug.	Tapón de inspección.
27. LVA	Loud Vocal Alarm.	Alarma a viva voz.
28. ME	Marine Engineer.	Personal de ingeniería.
29. MMMF	Man Made Mineral Fibres.	Fibras minerales artificiales (helos).
30. OIC	Officer In Charge.	Oficial a cargo.
31. ODG	Officer Of Day.	Oficial de guardia en puerto.
32. FDO	FLYCO / Flight Deck Officer	Oficial cubierta de vuelo.
33. PROPMAN	Propulsion Manager.	Manager de propulsión.
34. SAFETY NUMBERS	None.	Personal designado para controlar ejercicios.
35. SAR	Search and Rescue.	Búsqueda y rescate.
36. SCEF	Smoke Clearence Exhaust Fan	Extractor de humo de fragata tipo 23.
37. SHIP-PROTECTOR	Fixed Hatch Waterwall.	Pantalla fija en escotilla.
38. SOCS	Standardized Operator Checks.	Chequeos estándares a equipos.
39. SOP	Standard Operating Procedure.	Procedimiento estándar de operación.
40. SOTI	Scene Of The Incident.	Foco del incidente.
41. SSEP	Standing Sea Emergency Party.	Partida de emergencia en la mar.
42. TMS	Temperature Monitoring System.	Sistema de control y monitoreo de temperatura.
43. TOTE BOARD	None.	Tabla de administración de equipos de respiración (BA).
44. TTT	Table Top Tactics.	Ejecución teórica de procedimientos o ejercicios.
45. TtT	Training the Trained.	Ejercicio para entrenar al team de entrenamiento.
46. HIFR	Helicopter In Fly Refuelling.	Reaprovisionamiento de helicóptero en vuelo.
47. HODEX	Harbour Exercise.	Ejercicio de CRA al team de entrenamiento del buque en puerto.