

DART

PROCEDIMIENTOS DE PUENTE PARA EJERCICIOS CON AERONAVES

Objetivo
Demostrar la capacidad del team de puente para ejecutar operaciones aéreas en condición normal de navegación y enfrentar posibles emergencias de aviación.
Objetivos de entrenamiento
1. Verificar que el personal cumpla con los procedimientos dispuestos para la ejecución de ejercicios con aeronaves.
2. Verificar la preparación del personal y material en los preparativos para enfrentar una aproximación ELVA, Amarrado y Crash on deck.
Referencias
1. MOHA.
2. NORENT Aviación N°1/2020.
3. DART Operaciones Aéreas.

1 Preparación		Si	No		
			C	S	M
1.1	¿Existe una lista de chequeo para operaciones aéreas, fue verificada y completada antes de iniciar las operaciones con aeronave?				
1.2	¿Personal del team de puente conoce sus obligaciones y responsabilidades?				
1.3	¿Se aprecia fluidez y coordinación de la información entre los controles participantes?				
1.4	¿Tableros de operaciones aéreas se encuentran completados y actualizados?				
1.5	¿Se efectuó un correcto establecimiento de la condición de operaciones aéreas?				
1.6	¿Se efectuó Briefing de Operaciones aéreas con la participación de todo el personal de la maniobra?				
1.7	¿Team de puente apoya en el ploteo y actualización de la posición de la aeronave durante la aproximación mientras el CA efectúa el vectoreo? (solo unidades sin CIC).				
2 Ejecución		Si	No		
			C	S	M
2.1	¿ODG demuestra dominio en la ejecución de la POE?				
2.2	¿ODG gobierna correcta y oportunamente el buque para establecer el rumbo de vuelo?				
2.3	¿ODG ordena oportunamente los movimientos de la bandera "Hotel" y señal de gobierno restringido?				

2.4	¿ODG ordena en forma correcta y oportuna la luz roja/verde durante las operaciones aéreas?				
2.5	¿ODG conoce la identificación, HLO, almas a bordo, peso, autonomía y configuración de la aeronave?				
2.6	¿ODG conoce las limitaciones operacionales de las aeronaves embarcadas, diagramas de viento relativo en maniobras de despegues y aterrizajes y los parámetros de la plataforma?				
2.7	¿ODG ordena a los vigías que mantengan observación permanente sobre el helicóptero?				
2.8	¿ODG establece grado de alerta y configuración del helicóptero?				
2.9	¿Se establece alerta HIFR? (en unidades con esa capacidad).				
2.10	¿ODG verifica observaciones de la caminata FOD en respectiva bitácora?				
2.11	¿Vigías de helicópteros son brifeados y orientados en la rebusca de la aeronave?				
2.12	¿Vigías de helicópteros conocen sus obligaciones y dominan las maniobras visuales de las aeronaves, ante una pérdida de comunicaciones y solicitud de aterrizaje?				
2.13	¿Vigías de helicópteros reportan e identifican todos los avistamientos visibles desde la unidad?				
2.14	¿Se ejecutan de manera fluida y adecuada las señales visuales?				
2.15	¿Operador de radar mantiene un panorama compilado y reporta contactos que afectan a la unidad?				
2.16	¿Navegante mantiene ploteada la última posición real del helicóptero en la carta?				
2.17	¿Navegante calcula y mantiene actualizado los totes de viento, para al menos 3 velocidades cada 20 minutos, efectuando chequeo cruzado con el OCA?				
2.18	¿Navegante domina sus responsabilidades ante los procedimientos de emergencia de aeronaves?				
2.19	¿Navegante está consciente del margen de seguridad con respecto a los peligros y a otros buques en la formación?				
2.20	¿Navegante asesora permanentemente al ODG y mantiene el ciclo de navegación cada 20 min?				
3	Opcional Emergencias / CRASH ON DECK / ELVA / AMARHELO	Si	No		
			C	S	M
COD.					
3.1	¿ODG utiliza tarjeta de procedimientos (lista de chequeo) durante la emergencia?				
3.2	¿ODG navega el buque a velocidad operativa en demanda del Helicóptero si es que la distancia entre ambos es mayor a 15 millas, si es menor, gobierna para recibir la aeronave?				
3.3	¿Se informa por 1 MC en forma correcta la Emergencia / Ejercicio?				

3.4	¿ODG ordena rumbo de vuelo adecuado para entregar máximo viento relativo por la proa al helicóptero?				
3.5	¿Se lleva un conteo del tiempo antes del impacto por MC?				
3.6	¿Se informa por MC el BRACE antes del impacto posteriormente se relaja?				
3.7	¿Se informa por MC cuando helicóptero impacta en cubierta (BANG/CRASH ON DECK)?				
3.8	Una vez helicóptero haya colisionado en cubierta, ODG ordena rumbo de vuelo adecuado para entregar mínimo viento relativo por la proa al helicóptero.				
ELVA.					
3.9	¿ODG enciende las luces de tope, navegación, faro rotatorio? (Si se trata de un vuelo nocturno, y si además experimenta falla de comunicaciones).				
3.10	¿Se apuntan los proyectores hacia el cenit?, según corresponda, todo esto para facilitar su ubicación por la aeronave en emergencia.				
AMARHELO.					
3.11	¿ODG ordena dar la emergencia por MC?				
3.12	¿OP ordena plotear la última posición conocida de la aeronave en carta y ECDIS?				
3.13	¿SC determina el rumbo y tiempo para aproximarse al punto de amaraje?				
3.14	¿SC grafica un anillo de 500 yds. de seguridad de la aeronave en carta y ECDIS y asesora al ODG para no ingresar al radio de seguridad?				
3.15	¿Se evoluciona con el buque para dejar a la aeronave siniestrada por sotavento?				
3.16	¿SC domina el cálculo de deriva para una aeronave que cae al mar?				
3.17	¿Se calcula el tiempo de supervivencia del personal en el agua?				
3.18	¿SC informar el ciclo de navegación?				
3.19	¿Se ordena efectuar registros filmicos y fotográficos?				
3.20	¿Se establece comunicaciones con la embarcación de rescate?				
3.21	¿Se efectúan SITREP's periódicos a la dotación del avance del rescate?				
DART revisión octubre 2024.					

EVALUACIÓN DEL EJERCICIO												
ÁREA DE EVALUACIÓN	MB	B	MS		SAT			BE			NS	PTS
PREPARACIÓN	4.0	3.6	3.2	2.8	2.4	2.0	1.6	1.2	0.8	0.4	0.0	
EJECUCIÓN	6.0	5.4	4.8	4.2	3.6	3.0	2.4	1.8	1.2	0.6	0.0	
										TOTAL		

EVALUACIÓN	
MB	10
B	9
MS	8
	7
SAT	6
	5
	4
BE	3
	2
	1
NS	0

CONCEPTO	DEFINICIÓN DE DETALLE
MUY BUENO MB	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	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 mejoras. Existen pocas deficiencias de material / organización / administrativas. Existe una preparación efectiva del ejercicio.
MUY SATISFACTORIO MS	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	No más de dos 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 organización o administrativas. Los equipos en general presentan un rendimiento efectivo.
BAJO EL ESTÁNDAR BE	Una o dos deficiencias de carácter crítico y/o más de dos deficiencias de carácter significativo. Deficiencias substanciales 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	No 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 a aquellos ejercicios que normalmente serían evaluados pero que, en esta ocasión, por diversas razones no fue posible hacerlo (Ej.: restricciones meteorológicas, limitaciones severas en el equipamiento, medios no se presentan al área, no hay disponibilidad de inspector, etc.)
NO SE EVALUA NSE	Esto se aplica para aquellos ejercicios no planificados ni evaluados rutinariamente.

