



CENTRO DE
ENTRENAMIENTO
ARMADA DE CHILE

R12

RESERVADO

Fecha: 11/10/2018

Versión: 3.0

Página 1 de 14

CRASH ON DECK (COD)

1. OBJETIVOS

- a.- Entrenar a la partida cubierta de vuelo, SSEP y grupos de apoyo en las operaciones de ataque de incendio y rescate de heridos.
- b.- Verificar la organización y desempeño de Mando y Control en el manejo eficiente y seguro de la emergencia.
- c.- Verificar la organización y desempeño de las partidas de control de averías (FRPP) para controlar los incidentes secundarios que afecten al buque.

2. REQUERIMIENTOS

- a.- Conocimiento del Plan de Emergencia EME-02.
- b.- Organización de acuerdo a Plan de alistamiento ALI - 01.
- c.- Manual de Procedimientos de Operación de Helicópteros en la Armada Capítulo 8.
- d.- Conocimiento de BRd 2170 (7F) Cap. 7, BRd 2170 (5) y BRd 4007.
- e.- SOP actualizada y visada por CENTARM.
- f.- Dominio formato de evaluación según DART de CRA.

3. PROCEDIMIENTOS

La alarma de Crash on Deck puede ocurrir con aviso previo o sin aviso. En el primer caso los escenarios serían: “Posada de Emergencia” y “Aproximación de Emergencia por Baja Visibilidad (E.L.V.A.)”, dando tiempo suficiente para preparar el buque; en el segundo caso, durante una maniobra normal de recepción o despegue de helicópteros, este cae sobre la cubierta de vuelo provocando un incendio.

En ambos casos, aunque el buque pasará a cubrir puestos de EMERMAR, la SSEP se debe mantener efectuando las acciones de apoyo a la partida de cubierta de vuelo aquí descritas.



CENTRO DE
ENTRENAMIENTO
ARMADA DE CHILE

R12

RESERVADO

Fecha: 11/10/2018

Versión: 3.0

Página 2 de 14

CRASH ON DECK (COD)

A. ALARMA GENERAL SIN AVISO

1. OFICIAL DE GUARDIA PUENTE:

a.- El Puente informará por 1 MC lo siguiente:

“EJERCICIO, EJERCICIO, EJERCICIO”

“EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA”

“CRASH ON DECK- CRASH ON DECK- CRASH ON DECK

CUBRIR EMBARCACION DE RESCATE

PARTIDA DE SANIDAD PASAR A.....

HELICÓPTERO CON..... ALMAS A BORDO,

ARMADO CON...../ SIN ARMAMENTO”

b.- La alarma se debe repetir dos veces y se ordenará pasar a cubrir puestos de EMERMAR.

“CUBRIR PUESTOS DE EMERMAR

PARTIDA DE PROA y POPA CUBRIR SUS PUESTOS

TODOS EL PERSONAL ACLARAR A PROA DE LA SECCIÓN.....

PAI DE LA SSEP PASAR A.....

PARTIDA DE ATAQUE SSEP PASAR A.....

CONTENCIÓN PASAR A.....”

B. ALARMA GENERAL CON AVISO

El procedimiento a seguir es el siguiente:

1. OFICIAL DE GUARDIA PUENTE

a.- El Puente informará por 1 MC lo siguiente:

“EJERCICIO, EJERCICIO, EJERCICIO”

“EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA”

“HELICÓPTERO EN APROXIMACIÓN DE EMERGENCIA/

(APROXIMACIÓN DE EMERGENCIA POR BAJA VISIBILIDAD)

CUBRIR EMBARCACION DE RESCATE



CRASH ON DECK (COD)

***PARTIDA DE SANIDAD PASAR A.....
HELICÓPTERO A..... MINUTOS DE ATERRIZAJE,
CON..... ALMAS A BORDO,
ARMADO CON...../ SIN ARMAMENTO,
PREPARARSE PARA CRASH ON DECK.”***

- b.- La alarma se debe repetir dos veces y se ordenará cubrir puestos de EMERMAR.

***“CUBRIR PUESTOS DE EMERMAR
PARTIDA DE PROA y POPA CUBRIR SUS PUESTOS
TODO EL PERSONAL ACLARAR A PROA DE LA
SECCIÓN.....
PAI DE LA SSEP PASAR A.....
PARTIDA DE ATAQUE SSEP PASAR A.....
CONTENCIÓN PASAR A.....”***

C. ACCIONES INICIALES Y ATAQUE DE INCENDIO.

1. OFICIAL DE GUARDIA PUENTE.

- a.- Informe por 1MC una cuenta regresiva de manera constante respecto al tiempo que resta para que el helicóptero se encuentre en cubierta, con el objeto que ésta información sea útil para el personal, especialmente el que se encuentra ejecutando tareas al interior del buque.
- b.- El buque debe navegar a velocidad operativa en demanda del helicóptero en caso que la distancia entre ambos sea mayor de 15 millas. Si es menor de 15 millas caer a rumbo de vuelo.
- c.- El puente debe apostar vigías en la demarcación de aproximación del helicóptero para un control visual en caso de aterrizaje.
- d.- Cubrir la embarcación de rescate y en caso de haber otro helicóptero disponible, ordenar su despegue en versión rescate para prestar el auxilio que sea requerido.
- e.- De noche y si la situación táctica lo permite, se encenderán las luces de tope y navegación.



CRASH ON DECK (COD)

- f.- Maniobrar para obtener los parámetros de aterrizaje, idealmente, un viento de 15-30 nudos abierto por la amura de estribor y los mínimos movimientos de la plataforma (balance y cabeceo).
- g.- Evite efectuar llamados al helicóptero durante la aproximación, salvo para indicar cambios significativos en las condiciones de la cubierta de vuelo del buque o recibir órdenes específicas para la aproximación.
- h.- Reduzca al máximo el personal en cubierta.
- i.- Una vez se produzca el impacto informe por 1MC:

“EJERCICIO, EJERCICIO, EJERCICIO”

“EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA

CRASH ON DECK- CRASH ON DECK- CRASH ON DECK

EFECTUAR BLANKET SEARCH SECTOR DE POPA

E INFORMAR NOVEDADES AL HQ-1”

2. DCO

- a.-** Al escuchar la alarma inicial, diríjase al HQ1.
- b.-** Establecer comunicaciones con los jefes de las FRPPs, tome el control de las FRPPs, y apure el parte.
- c.-** Oriente los esfuerzos de las partidas que permitan apoyar a la SSEP y atacar los incidentes que podrían ocurrir en caso de una colisión en cubierta (asigne prioridades a los eventos).
- d.-** Chequear el Crash Stop y compresores de aire fuera de servicio.
- e.-** Utilice Check list y Kill Cards para armar el panorama.
- f.-** Monitoree la presión del ramal de incendio (7 bares) y coloque las bombas de incendio adicionales que se requieran.
- g.-** Informar por 1 MC una ruta segura de tránsito para las partidas.
- h.-** Utilizar al Rover en forma eficiente.
- i.-** Uso selectivo de la ventilación, recuperando la extracción y ventilación en lugares no comprometidos o donde no exista personal.
- j.-** Entregue suficientes Sitreps por MC y coordine los esfuerzos.
- k.-** Administre y monitoree correctamente el ramal de incendio (HPSW) y bombas de incendio que lo alimentan (Boletín N°3 de ING. Pto. D.3) para asegurar una buena presión a las mangueras y monitores de incendio de la cubierta de vuelo.
- l.-** Posterior al impacto aclare el panorama y apure los reportes Blanket Search (especialmente FRPP popa).



CRASH ON DECK (COD)

- m.-** Asesore al IBC en los Command Huddles.
- n.-** Domine en todo momento los límites de los incidentes (Incendios)
- o.-** Mantenga el control de los heridos y personal clave.
- p.-** Interactúe con los directores de la guerra interna.

3. FLYCO / O.C.V. o JPC.

- a.- Informará al Oficial de Guardia y Jefe de Guardia del incendio o colisión en cubierta.
- b.- Dará la orden a la partida cubierta de vuelo de abrir el o los pitones pantallas (ship protectors), los monitores y los pitones FB10/10 (450 lts/min foam). Considerando que deberían tener en mente evitar un daño innecesario a la aeronave y sus equipos si no hay incendio y evitar que el incidente escale a mayores.
- c.- En caso de incendio "Iniciar el ataque del incendio en el área crítica" (descargando el máximo de Foam disponible).
- d.- Ordenará comenzar la fase de rescate a los rescatistas una vez que se asegure el área crítica o se cumplan los 3 minutos de descarga de Foam (lo antes posible).
- e.- En caso que la aeronave porte armamento y una vez efectuado el rescate de la tripulación y pasajeros, se deberán considerar aplicar agua al armamento para su enfriamiento.
- f.- Una vez se presente el I/C FCP de la SSEP, le dará un rápido briefing, indicándole la cantidad de almas, su ubicación y dando la autorización para que avance de inmediato la partida de ataque de la SSEP hacia el área siniestrada con el pitón FB5X y en apoyo de los rescatistas.
- g.- Controlará el movimiento de los heridos de la cubierta de vuelo a la partida de atención de heridos.
- h.- En el caso de que exista otro helicóptero coordine la conveniencia con el Oficial de Guardia, la salida de ésta aeronave de cubierta. (Sólo LDP).
- i.- OCV es el responsable de evacuar a la totalidad del personal del helicóptero dirigiendo las acciones para extinguir el incendio en el área crítica y posterior rescate.
- j.- La aproximación de las células de ataque del siniestro debe ser por las amuras del helicóptero, para evitar riesgos ante la explosión del armamento (en línea crujía) o de las ruedas (por la cuadra).
- k.- Mantenga informado al puente del progreso de las acciones.



CRASH ON DECK (COD)

4. PARTIDA DE LA CUBIERTA DE VUELO.

- a.- Cuando la aeronave se encuentre en final, el personal que cubre con equipo de respiración debe estar en condición ON AIR ordenado por el OCV.
- b.- Personal de rescatista con tenida completa de incendio, operará el pitón FB 10/10 de una banda (según SOP).
- c.- Las pantallas de ambas bandas cubiertas por los trinca, el resto del personal de trinca cubrirán FB 10/10 de la banda contraria, posteriormente un pantalla será relevado por el hombre pitón pantalla de la SSEP.
- d.- A la orden del OCV los pitones designados como pantallas (ship protectors) se establecen justo donde termina el hangar y abren sus pitones, establecen un sello de agua con el objeto de evitar la propagación del fuego y humo hacia el buque. Una vez ya extinguido el incendio en su totalidad, previa orden del OCV cerraran los pitones pantallas (ship protectors).
- e.- La aplicación de FOAM debería iniciarse desde el fuselaje hacia afuera. Si hay fuego dentro o bajo la aeronave, cerca del área crítica, ese será el punto de inicio para comenzar el ataque.
- f.- El personal que cubre los pitones monitores (buques que los tengan) lo hará con tenida intermedia como mínimo, a la orden del OCV abrirán los monitores al costado hasta que salga espuma (FOAM) y la descargará sobre el helicóptero hasta que el OCV lo determine, priorizando el área crítica. Estos serán cerrados cuando el OCV lo ordene.
- g.- El personal de rescatistas una vez descargado los 3 minutos de Foam o asegurada el área crítica, procederá al rescate de la tripulación del helicóptero a la orden del OCV apoyado por la partida de ataque de la SSEP (si esta ha llegado), dejará el pitón FB10/10 sobre la cubierta en posición cerrada, luego con extintor y talegón de rescate inicia el rescate de la tripulación, siguiendo la ruta establecida, dejando los heridos en el lugar de recepción, donde el personal de sanidad toma el control de ellos.
- h.- La persona que cubra contención al interior del hangar con pitón de ataque, tendrá la misión de efectuar enfriamiento y/o barrer posible derrames de combustible que pongan en riesgo dicha área o bien operar los rociadores cuando el I/C FCP lo disponga.
- i.- En caso que el helicóptero porte armamento se debe considerar el enfriamiento de estos y un potencial riesgo de Incidente con Armas Convencionales (CWI).

Nota:

Cuando sea posible el OCV ordenará a los trinca efectuar la trinca de la aeronave en cubierta si esta se encuentra cerca del costado y si esta se encuentra en condiciones de ser trincada. En caso que la aeronave sea un



CRASH ON DECK (COD)

peligro para el buque, el OCV solicitara al mando (Comandante del buque) autorización para lanzar el helicóptero al mar. Esta maniobra se puede realizar al efectuar una combinación de velocidad y variación rápida de caña que producirá una escora suficiente para deslizar con facilidad la aeronave al agua.

5. I/C FCP DE LA SSEP:

- a.- Al escuchar la alarma, acuda lo antes posible a la cubierta de vuelo, objeto recibir briefing de OCV/FLYCO o JPC.(Según corresponda)
- b.- Ordene y dirija a la PAI de la SSEP para el armado de la línea con pitón FB5X (Según SOP).
- c.- Cuando el Rover llegue a su control interactúe e infórmele las novedades.
- d.- Establezca comunicaciones con el HQ1 y reporte la ubicación del FCP.
- e.- Tome el control y chequee a la partida de ataque de la SSEP en cubierta de vuelo, y colóquela a las órdenes del OCV/FLYCO o JPC. (Según corresponda)
- f.- Cuando sea ordenado por HQ1 opere o designe una persona que comunique los rociadores del hangar (si es aplicable).
- g.- Asesórese con el controlador BA para solicitar al DCO la partida de ataque de relevo de parte de la FRPP de proa.
- h.- Una vez extinguido el incendio, ordene dejar guardia de re-ignición y mantenga alejado al personal sin equipo de respiración hasta que no exista humo en la cubierta de vuelo, de acuerdo a las instrucciones dadas por el DCO.
- i.- El I/C FCP de la SSEP con su partida tiene por misión el apoyo de las maniobras de rescate y extinción total del incendio.

6. PAI de la SSEP:

- a.- Al escuchar la alarma por MC, se dirigen al lugar previamente determinado en la SOP para armar una línea con pitón FB5X, establecer un Foam Dump con 10 tarros y dejar una persona a cargo.
- b.- Quedará a las órdenes del I/C FCP y ayudara en el trabajo de aclara tiras.

7. Partida de Ataque de la SSEP:

- a.- Al escuchar la alarma por MC, la partida de ataque de la SSEP se dirige a la partida de proa, se equipa con tenida completa y cámara TIC.



CRASH ON DECK (COD)

- b.- Se dirigirá por la ruta segura asignada hacia la FCP; si se informa por MC “Prepararse para Crash on Deck”, lo hará en condición Off Air y por el contrario, si se informa “Crash on Deck- Crash on Deck- Crash on Deck-” llegan en On Air a la cubierta de vuelo.
- c.- El hombre que cubre pitón pantalla deberá cubrir la línea ship protector de la banda de Bb./Eb. (Según SOP del buque)
- d.- El OCV ordena al I/C FCP que la línea del pitón FB5X o similar avance para asegurar el rescate de las almas y extingue la totalidad del incendio.
- e.- Ejecute técnica de ataque de acuerdo a las instrucciones del OCV para relevar y asistir a la partida cubierta de vuelo, extinguir el incendio y mantener una buena película de Foam, ventilar el interior de la aeronave, contener y efectuar las operaciones de enfriamiento al armamento.
- f.- La aproximación de la partida debe ser por las amuras del helicóptero, para evitar riesgos ante la explosión del armamento (en línea crujía) o de las ruedas (por la cuadra).
- g.- Mantenga comunicaciones con el I/C FCP vía cascos FFHBC - Hand Held Radio (Snoopy) o similar o a través de los aclara tiras.
- h.- Una vez extinguido el incendio, deje guardia de re-ignición con cámara TIC e informe al I/C FCP.

8. Controlador BA:

- a.- Debe tener un reloj confiable, lápiz apropiado y tabla de control de los equipos de respiración, mientras realiza sus tareas.
- b.- Al escuchar la alarma por MC diríjase junto a la partida de ataque de la SSEP a la partida de proa.
- c.- Si se informa por MC “Prepararse para Crash on Deck”, guiará a la partida en condición Off Air y por el contrario, si se informa “Crash on Deck- Crash on Deck-” los guiará en condición On Air por la ruta segura asignada hacia la Cubierta de Vuelo.
- d.- Verificar al personal con equipo de respiración antes de pasar a la condición On Air, los siguientes chequeos efectuados:
 - Funcionamiento válvula bypass.
 - Regulador firme.
 - Sello de la máscara.
 - Vibro Alert (Scott) - Corneta Distress (EDBA)
- e.- Tenida correcta y trincada (sin piel a la vista, arneses, caperuza, etc.).
- f.- Válvula botella completamente abierta.
- g.- Controle al personal con equipos de respiración, al salir del límite de humo.

} 4 chequeos básicos



CRASH ON DECK (COD)

- h.- Manténgase al lado del I/C FCP y continuamente informe acerca de los tiempos de trabajo del personal con equipo de respiración (especialmente la hora de ingreso del relevo).
- i.- Utilice correctamente la tabla de control de los equipos de respiración (BRd 2170(1), Capítulo 26; BRd 4007, Capítulo 6).

9. Partida de Contención de la SSEP:

- a.- Al escuchar la alarma por MC, I/C y 2 I/C Contención se dirigen al lugar de reunión designado por MC.
- b.- Establezca comunicaciones con HQ1 y obtenga Briefing del DWESR (prioridades).
- c.- Utilice lista de chequeo "I/C Contención incendio en estado 3" (boletín N° 6 CENTARM).
- d.- Utilice el tablero de incidentes para planificar y registrar todas las contenciones.
- e.- Establezca las prioridades de contención, considerando la(s) cara(s) más peligrosa(s) (superior, alto valor y/o con peligros adyacentes que puedan provocar una propagación del incendio, ej. SSBBs, gases comprimidos, paños de pintura, lubricantes, etc.).
- f.- El enfriamiento de la o las caras más peligrosas debe estar efectuado antes de los 3 minutos (desde que se da la emergencia por MC) y las demás caras lo más pronto posible.
- g.- Asigne un número a cada contenedor y regístrelo en el tablero de incidentes, mantenga actualizado los límites de humo y la FCP.
- h.- Entregue briefing a contenedores (ruta de acceso, peligros eléctricos, retiro de materiales combustibles, uso de plástico, talegones, etc.).
- i.- Considere un controlador para el uso de equipo de respiración del personal que hará enfriamiento dentro del límite de humo.
- j.- Despache a su personal, entregándole la o las llaves que sean necesarias para tener acceso a todos los departamentos involucrados. Entregue planos o tarjetas de ayuda a contenedores (deben indicar áreas específicas a enfriar, como realizar las tareas de contención, peligros, uso mínimo de agua, TMS, N° de teléfono de su control, etc.).
- k.- Utilice centinelas, smoke boundary lighting o carteles para señalar todos los accesos a los límites de humo.
- l.- I/C Contención debe moverse entre su control y el HQ1 en intervalos de tiempo, asegurando la validación y consistencia de los tableros de incidentes.
- m.- El 2 I/C es el encargado y responsable de mantener una continua vigilancia sobre su grupo, asegurándose que el personal se despliegue en los sectores



CRASH ON DECK (COD)

correspondientes con el equipamiento correcto, monitorear el límite de humo y la efectividad de la contención. Para lograr esta tarea debe designar managers por cubiertas, quienes deben reportar enfriamientos establecidos, acciones realizadas, requerimientos, etc.

10. Contenedores:

- a.- Diríjase y preséntese a su punto de control, de acuerdo a la alarma dada por MC.
- b.- Si va a ingresar al límite de humo, use la tenida de combate necesaria y equipo de respiración debidamente verificado por el Controlador BA.
- c.- Retire desde su control o gabinetes asignados la tarjeta de ayuda para la contención, talegón y herramientas.
- d.- Antes de ingresar al límite de humo “siempre” preséntese al I/C Contención y al Controlador BA.
- e.- Una vez establecido en el sector designado, repórtese a su control.
- f.- Inicie la contención mecánica y de ventilación. Retire todo el material peligroso de los mamparos adyacentes del departamento amagado, si es posible, remueva todo lo que obstruya el mamparo o cubierta a enfriar (paneles, revestimientos, etc.), colocando énfasis en las prioridades de contención.
- g.- Verifique aislamiento eléctrico secundario y recubra con plástico, los equipos eléctricos que se puedan ver afectados por el agua.
- h.- Aplique la mínima cantidad de agua (presurizada), bajo el concepto de solo humedecer, objeto evitar daños a equipos eléctricos y provocar condiciones adversas de estabilidad. Comience monitoreo de temperaturas

11. IBC

- a.- Al escuchar la alarma inicial, diríjase al HQ1 y obtenga el parte del personal a su cargo.
- b.- Al finalizar el Blanket Search efectúe Command Huddle y en conjunto al Team de guerra interna y al Comand Advisor determine las prioridades.
- c.- Mantenga el ciclo constante de actualización del panorama ejecutando Command Huddles cada 15 minutos. El uso de la I.B.T. (Internal Battle Timeline) es una herramienta utilizada en Estado 1, sin embargo, también es útil para ser utilizada en Estado 3.
- d.- Manténgase atento a los reportes “FLASH”.



CRASH ON DECK (COD)

- e.- Mantenga una interacción y asesoría entre los directores con un nivel de ruido aceptable en el HQ1.

12. SCC

- a.- Al escuchar la alarma, ejecute las siguientes acciones:
- b.- Efectuar el Crash Stop y resetear los breakers
- c.- Dejar fuera de servicio los compresores de aire.
- d.- Dejar fuera de servicio y confirmar bomba de combustible AVCAT incomunicada.
- e.- Asegure el suministro eléctrico del buque y a las bombas HPSW (Coordinación PROPMAN/DCO "L").

13. PROPMAN/DCO(L)

- a.- Al escuchar la alarma inicial, diríjase al HQ1 y tome el control del personal a su mando.
- b.- Chequear efectuado el Crash Stop y compresores de aire fuera de servicio.
- c.- Chequear bombas de combustible AVCAT fuera de servicio e incomunicada.
- d.- Chequear el suministro eléctrico del buque y a las bombas HPSW (Coordinación PROPMAN/DCO "L").
- e.- Utilice las Kill Cards y mantenga la integridad de los sistemas esenciales, aislamientos eléctricos, mecánicos y de ventilación.
- f.- Coordine la recuperación de los servicios y sistemas dentro de las áreas afectadas según se requiera y proporcione alternativas.
- g.- Asesore al IBC e interactúe con los directores.

14. TABLERO DE INCIDENTES (IBO):

- a.- Al escuchar la alarma inicial, diríjase a la HQ1:
- b.- Llene el tablero en forma acuciosa y consistente, empleando la simbología de acuerdo a BRd 2170(1), Anexo 8B.
- c.- Tome el control de la línea de comunicaciones y asesore al DCO en la compilación de la información.
- d.- Mantenga una secuencia o narrativa lógica de los sucesos en el Tablero de Incidentes (IB).

15. PARTIDA DE PROA O DESIGNADA



CRASH ON DECK (COD)

- a.- Al escuchar la alarma inicial, cubre su partida y rápidamente saca el parte y lo informa al HQ1.
- b.- Coopera en el equipamiento de la partida de ataque de la SSEP.
- c.- Prepara una segunda partida con tenida completa, en apoyo de la SSEP.
- d.- La segunda partida designada se presenta "Off Air" en el FCP al I/C FCP como relevo de la partida de ataque de la SSEP, en caso de ser necesario.
- e.- Designa personal en apoyo a la PAI de la SSEP para establecer el FOAM DUMP.
- f.- Resto de la partida se mantiene en la FRPP, chequea el material y queda a las órdenes del DCO.

16. PARTIDA DE POPA O DESIGNADA.

- a.- Al escuchar la alarma inicial, cubre su partida y rápidamente apoyada por todo el personal de la dotación, retira el material de control de averías desde las secciones de popa hacia un lugar determinado por el DCO (Según SOP).
- b.- Van retirando las tapas de popa de los pasa mamparo hasta la sección designada y establece la condición estanca en puertas, escotillas, escotillones y lampos.
- c.- Verifica que no haya personal a popa de la sección amagada.
- d.- La partida re-localizada en el lugar designado, establece comunicaciones con el DCO, saca el parte y lo informa al HQ1.
- e.- Arma sin presurizar, dos líneas (pantalla y ataque) con un largo suficiente.
- f.- Equipa una partida con tenida completa y "Off Air" listo para atacar cualquier siniestro en popa, producto del Crash on Deck.
- g.- Al momento del Crash on Deck se inicia inmediatamente la recuperación de las secciones de popa, verificando posibles focos de incendio.
- h.- La recuperación se ejecuta avanzando hacia popa y efectuando Blanket Search, posteriormente rebusca en las cubiertas inferiores.
- i.- Efectuar contención al área amagada.
- j.- Establece el límite de humo.
- k.- Considerar el uso de las llaves para acceder a los departamentos.
- l.- Ante alguna necesidad pida apoyo al DCO.

17. PARTIDA DE SANIDAD.

- a.- Establece una Partida de atención de heridos (lugar designado según el SOP) y una Partida de recepción y transporte de heridos en la banda de Eb. (según SOP) e informará al I/C SSEP.



CRASH ON DECK (COD)

- b.- Envía un Team de rescate (1 enfermero y 4 camilleros) a la partida de recepción de heridos con elementos para transporte de heridos.
- c.- Una vez recepcionados los heridos procede a una evaluación primaria y traslado a la partida de atención de heridos.
- d.- Oficial Médico o Enfermero a cargo mantiene informado al mando de la condición de los heridos y solicita apoyo en caso de ser requerido.

4. ANEXO

Ejemplo de Asignación de Puestos.

PUESTO	OBLIGACIÓN
Monitor 1.	Descarga FOAM sobre el Helicóptero a la orden del OCV.
Monitor 2.	Descarga FOAM sobre el Helicóptero a la orden del OCV.
FB10/10 o similar.	Cubierto por personal de trinca designado, descarga FOAM sobre el área crítica del helicóptero a la orden del OCV.
FB10/10 o similar (02 SAR).	Cubierto por personal SAR, descargan FOAM sobre helicóptero, asegurada el área crítica, rescatan a la tripulación del helicóptero a las órdenes del OCV.
Pantalla 1 (ship protector Eb.)	Puesto cubierto por un hombre trinca. A la orden del OCV protegen superestructura del buque.
Pantalla 2 (ship protector Bb.).	Puesto cubierto en primera instancia por un hombre trinca, posteriormente es relevado por el pantalla de la SSEP. A la orden del OCV protegen superestructura del buque.
FB5X o similar, banda .	Partida de ataque SSEP, asegura el rescate y extingue en su totalidad el incendio.
Pitón de ataque para contención interior hangar.	Cubierto por personal designado, enfría cortina o barre derrame de combustible.

- Los puestos a cubrir estarán de acuerdo a los SOP de cada unidad.
- Personal de la Partida Cubierta de Vuelo del buque y personal del Destacamento de Aviación embarcado debe haber efectuado curso Partida Cubierta de Vuelo (P.C.V.) en ESAVNAV y posteriormente el Curso de Incendio CA-9 en APOLINAV.



CENTRO DE
ENTRENAMIENTO
ARMADA DE CHILE

R12

RESERVADO

Fecha: 11/10/2018

Versión: 3.0

Página 14 de 14

CRASH ON DECK (COD)

- En todos los estados de preparación las líneas de mangueras deben estar desplegadas, cargadas y sin descargar al costado.

5. CONSIDERACIONES.

Evaluación de acuerdo a DART CRA.