

COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA



UNA GUÍA FOST DE BUENAS PRÁCTICAS PARA
MANDO Y CONTROL (C2)
DURANTE LA REPARACIÓN DE DAÑOS EN COMBATE.

PREFACIO

Este documento, que apunta a mejorar el Mando y Control de lo que es la “*Reparación de Daños en Combate*” (*Battle Damage Repair*, BDR), y está basado en la experiencia de Oficiales Jefes y de las buenas prácticas observadas en ejercicios de Estado 1 durante el entrenamiento Operacional en la Mar (Operational Sea Training, OST). Un buen Mando y Control no resolverá todos los problemas observados en entrenamientos operacionales, por lo cual, resulta tremendamente relevante destacar la importancia del conocimiento que deben tener las dotaciones de sus sistemas, equipos y procedimientos. No obstante lo anterior, un buen Mando y Control, es fundamental para lograr el éxito en la difícil tarea de la “*Reparación de Daños en Combate*”. Las sugerencias dadas aquí deberían entregar, a los equipos de Mando del BDR, un punto de partida para enfocar su preparación para el entrenamiento operacional y las referencias para continuar trabajando con sus equipos posteriormente. A pesar de estar enfocado en aportar en la preparación para un entrenamiento operacional, su aplicabilidad se puede considerar de forma continua, para ayudar en la mantención de la capacidad operacional efectiva, después del entrenamiento.

En resumen, si se estudia e implementa adecuadamente, debería conducir a una notable mejora en el estándar de la *Reparación de Daños en Combate* el (*Battle Damage Repair*, BDR) en su buque.

ÍNDICE	
PREFACIO	2
ÍNDICE	3
INTRODUCCIÓN	5
OBJETIVO	5
EL PROCESO DE MANDO DE ALTO NIVEL.	5
EL COMMAND AIM	5
EL CICLO DE COMBATE (RITMO DE BATALLA)	7
EL PERSONAL CLAVE	9
EL EQUIPO DE MANDO	9
Command Advisor (CA/WEO)	10
Internal Battle Controller (IBC/MEO)	11
DIRECTORES	11
DWEO	11
Propulsion Manager, PROPMAN	12
DCO(L)	12
DCO	13
COMMAND ROVERS	13
PUENTE	14
TÉCNICAS DE REPARACION DE DAÑOS DE COMBATE (BDR)	14
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN	14
Reporte de Incidentes	15
Procedimiento Flash	15
Discusiones de Mando	15
Sistema "Post-it" (Message chit)	16
PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN ESTÁNDARES	16
Determinando la magnitud del daño	16
Tiempo Estimado para estar en línea (ETBOL)	17

Enlace CA/IBC	17
COMMAND HUDDLES	18
RELOCALIZACIÓN	19
LA LÍNEA DE TIEMPO DE COMBATE	19
ANEXO A. WSB	23
ANEXO B. TAREAS DEL COMMAND ROVER	27
ANEXO C. FRPP	29
ANEXO D. EQUIPOS MMS	30
ANEXO E. PUENTE	32
ANEXO F. REPORTE DE INCIDENTES Y DEFECTOS	33

INTRODUCCIÓN

De todas las disciplinas ejercitadas durante el Entrenamiento Operacional en la Mar (Operational Sea Training, OST), el Mando y Control (Command and Control, C2) para la Reparación de daños en Combate (Battle Damage Repair, BDR), dentro del entorno dinámico de la guerra externa, es probablemente el más demandante. Hay un número de razones para esto:

- a. Históricamente, la sofisticación del equipamiento para C2 de BDR se ha quedado atrás en comparación a los Sistemas de Mando que se usan hoy en día en la guerra externa, a pesar de que se han ido mejorando con unidades nuevas como los destructores T45.
- b. Los métodos de comunicaciones internas pueden ser poco confiables, lo que empeora la confusión existente.
- c. No existen cursos de entrenamiento para los miembros claves del equipo de C2 del BDR.
- d. Por definición, el BDR es un ambiente complejo en el cual operar, dado que el daño no solo afecta a la estructura y sistemas del buque, también es muy seguro que impedirá los esfuerzos de C2.
- e. Es difícil ejercitar estas habilidades fuera de los períodos de entrenamiento operativo en la mar (OST), dado que rara vez hay disponibilidad de personal suficiente para generar un escenario de grandes daños.

Objetivo

Para este documento, BDR se define como todas las actividades iniciadas por el personal de un buque y que apuntan a recuperar la máxima capacidad de combate posible después de que el buque recibe daños en combate. Esto incluye las acciones necesarias para combatir incendios e inundaciones, lidiar con heridos y efectuar reparaciones efectivas a la maquinaria, sistemas y armas. Algunos de estos eventos también ocurren en tiempos de paz y por cierto algunas de las técnicas aquí presentadas podrían ser útiles para tales eventos. Sin embargo, este folleto está centrado en los daños después del combate y se basa en gran parte en las buenas prácticas que el personal de FOST ha observado y apunta a entrenar/guiar el C2 del BDR, en un contexto más amplio de la guerra. Está basado en las acciones de un destructor o fragata (DD/FF), pero no es específico para un tipo de buque y no cubre ejercicios y procedimientos de más bajo nivel, que están documentados de forma extensa en otro lugar, principalmente en la BR2170. En vez de eso, el enfoque está puesto en el equipo de mando del BDR y sus métodos para tener éxito en los diferentes nodos de mando.

Todas las secciones del texto principal están recomendadas como lectura esencial para todos los miembros del equipo de mando, dado que el éxito en el entorno de BDR es más probable si todos los miembros del equipo tienen un buen conocimiento de los desafíos que enfrentarán sus colegas. Mientras que las instrucciones más detalladas, contenidas en los anexos, están enfocadas a elementos específicos de la estructura de mando, también son de mucho valor para otros involucrados en el nivel más alto de C2 del BDR.

EL PROCESO DE MANDO DE ALTO NIVEL.

EL COMMAND AIM.

El Command Aim proviene del preeminente principio de la guerra, expresado en la doctrina británica de defensa (JWP 0-01), como **identificación y mantención del objetivo**. Hablando de forma general, hay dos categorías en las que el Command Aim se puede referir: “Combatir” o “Sobrevivir” (tal como en la SHEFFIELD, el COVENTRY o el ARDENT en su etapa final). En la categoría de “Combatir”, las prioridades del BDR deben estar enfocadas en los sistemas e

incidentes, dirigidas a reestablecer las capacidades que apoyen el cumplimiento del Command Aim. El Comandante debería establecer un Command Aim que enlace todos los esfuerzos de todos los ambientes de la guerra, ya sea externa (ASW, AAW, ASuW) o interna (BDR).

EJEMPLOS DE COMMAND AIM:
Llegar al área de exclusión a las 1200 y proporcionar defensa aérea a AO Araucano, <u>la velocidad máxima requerida es de 26 nudos</u> . Prioridad AAW.
Mantenerse en la línea de fuego proveyendo soporte bombardero hasta las 1500 mientras nos defendemos de ataques aéreos, <u>velocidad máxima requerida es de 24 nudos</u> .
Recuperar contacto con submarino, perseguirlo para destruirlo antes de la maniobra logos a las 1700, <u>velocidad máxima requerida es de 18 nudos</u> .
Permanecer en el AOA hasta el atardecer de mañana, dirigiendo un puente aéreo de la Compañía a la playa Roja y proporcionar un cuartel general efectivo a flote, <u>velocidad máxima requerida es de 10 nudos</u> .
Mantener la velocidad necesaria para llegar a un punto de Rendez Voux con Petrolero Montt, trasbordar grupo de fuerzas especiales antes de las 14:00 y efectuar maniobra logos, <u>la velocidad máxima requerida es 28 nudos</u> .
Reparar CIWS, alejarse de la zona de ataque de misiles antes de las 09:45 y ejecutar CASEVAC al Montt, <u>la velocidad máxima requerida es de 18 nudos</u> .

El Comandante (CO) debe esforzarse por encapsular su objetivo en una oración clara, como se muestra en los ejemplos de la tabla superior. Posteriormente, este debería ser transmitido a través de la cadena de Mando y Control de dos maneras: directamente al Command Advisor (CA) en las discusiones CO-CA, para posteriormente transmitirlos al IBC o también por el Comandante, a través de un Sitrep por 1MC para toda la dotación. A pesar de ser una sola oración, el Command Aim debería contener la suficiente información para que las prioridades de los incidentes y equipos sean claras para toda la dotación. Un conocimiento generalizado del Command Aim permitirá un mejor uso del “Command by veto”, logrando un liderazgo más eficiente, evitando sobrecargas y llevando a que los nodos de mando y las partidas en terreno sean capaces de tomar decisiones de manera más independiente, de acuerdo con el Command Aim, cuando sea necesario.

Trabajando hacia abajo en la cadena de mando, el CA tiene el papel clave de traducir el Command Aim a instrucciones más detalladas sobre BDR. Para hacer esto, se le debe comunicar de forma precisa, qué es lo que está intentando alcanzar el CO, es decir, la razón detrás del Command Aim. Trabajando hacia arriba en la cadena de mando, el Command Aim le permite al CA enfocar sus reportes de daños al CO, cada vez que se pierde o degrada una capacidad, incluyendo el apropiado balance de las consecuencias operacionales o restricciones, modos reversibles y cualquier impacto en la postura del buque, ASDM u otros.

El IBC debiese utilizar el Command Aim para enfocar sus Command Huddles en el HQ1. Las estaciones alejadas, en particular las Partidas de Control de Averías (FRPPs) y la Weapon Section Base (WSB), deberían utilizarlo para hacer un briefing previo y para el manejo inicial de incidentes. Es de vital importancia que los miembros del equipo de mando del BDR conozcan y entiendan el

objetivo. Si es así, en la eventualidad de una falla en las comunicaciones del team de Mando y Control del BDR, durante las primeras etapas de daños de combate, hay una alta posibilidad de que una estación remota o un individuo, aun así, podrá orientar sus esfuerzos de acuerdo con el Command Aim.

EL CICLO DE COMBATE (RITMO DE BATALLA)

Durante el combate, el buque debe ser considerado como un sistema, en el cual ocurren procesos que le permiten al Comandante pelear con el buque. Diferentes procesos ocurren en las áreas de Guerra Externa y Guerra Interna (BDR), pero hay un hilo en común entre ambos que uno podría describir como el **Ciclo de Combate**. Este comienza con la recopilación de la información de las fuentes externas al buque y de estaciones externas al interior del buque. Esta información es entonces coordinada y fusionada, por lo general, en un panorama. Ejemplos de esto son el Sistema de Mando (CS), Tablero de Incidentes en la HQ1 y los Tableros (State boards) en la CIC y WSB. El panorama es validado y luego utilizado para hacer evaluaciones y, en última instancia, tomar decisiones - tomadas en base al objetivo del CO. Estas decisiones son promulgadas, a través de líneas de comunicación eficaces (por ejemplo, circuitos de radio externos, Línea abierta de Mando, teléfonos bleep/perro o 1MC) a los líderes de las distintas partidas o cerca de las “escenas”, ya sea un incendio, inundación o lo que sea, e implementado por los equipos o individuos. El éxito en la escena será función de la fortaleza, liderazgo y el trabajo en equipo que, a la vez, depende en gran medida de un buen conocimiento individual de los ejercicios, procedimientos y sistemas (incluyendo modos de operación reversibles).

Es importante destacar que este proceso o ciclo, sirve no solo para entornos de guerra externa como AAW, ASW y ASuW, sino que también para el entorno BDR (incluyendo control de daños y extinción de incendios, recuperación de sistemas de propulsión y reparación de armas y sensores) y otras áreas de apoyo claves, tales como logística operacional y médica.

Los que proporcionan información están involucrados en una importante actividad de combate. Tal como con el CO y PWO, el IBC y CA no pueden combatir las “acciones” BDR sin un panorama de los daños válido. Cuando las comunicaciones de C2 se pierden, un buen líder en la escena puede salvar el día, utilizando su iniciativa y teniendo como base su conocimiento del Command Aim. Buenos procedimientos y el conocimiento de los sistemas es crítico y necesita ser desarrollado y pulido antes de comenzar la acción. Además, en este contexto, el propósito de las Mini-SOCs y Blanket Searches se vuelve aún más claro, por ejemplo, para asistir en la elaboración del panorama de daños para los equipos de mando del BDR y así permitir una mejor dirección de los esfuerzos para combatir los daños en combate.

En definitiva, los equipos de Guerra Externa e Interna del buque estarán comprometidos en actividades muy parecidas para combatir amenazas tanto externas como internas y cumplir el objetivo del CO.

El hilo conductor común en el que se deben unir y enfocar todas sus actividades es el Command Aim.



El Ciclo de Combate

Por supuesto que la realidad del ciclo de combate es más compleja, por ejemplo, el ciclo está siempre en circulación e incluso cuando se están tomando decisiones, habrá más información fluyendo hacia los equipos de mando. El ciclo también avanza a un paso diferente en cada entorno: horas en la guerra pasiva anti-submarina, segundos en la defensa de misiles anti-buque, minutos en pequeños incendios y días en reparaciones completas de inundaciones. Además de eso, las tareas del buque podrían cambiar en cualquier momento. Luego, la tarea clave del mando será revisar los **objetivos, prioridades y progreso** en forma regular. El Command Aim debe contrastarse con la tarea continuamente (¿Es la mejor forma de lograrla?) y el estado del buque (¿Podemos lograrla?).

Las prioridades establecidas en las áreas individuales también deben ser contrastadas con el panorama cambiante, objeto asegurar el mejor progreso en post del Command Aim.

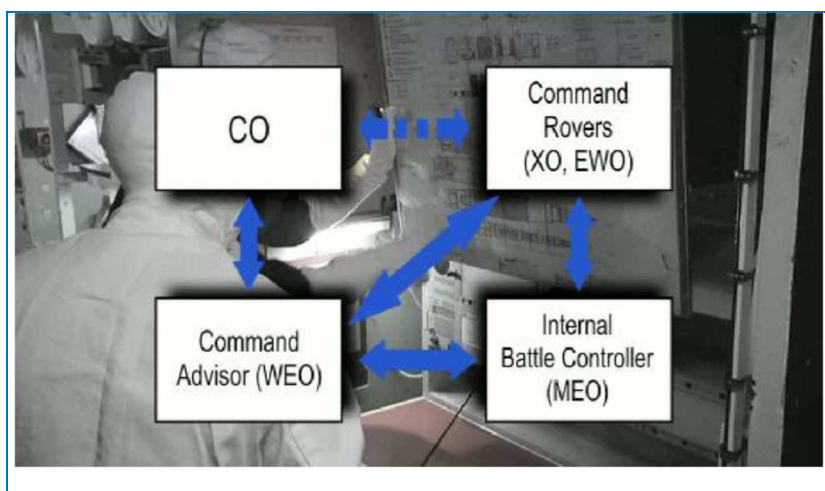
Así como también hay una variación en el ritmo de acción al interior del buque, en distintas áreas, hay un ritmo general del buque que también se debe considerar. Los puntos más intensos son relativamente fáciles de identificar, ocurriendo usualmente cuando los ataques y el BDR están en progreso al mismo tiempo. En contraste, los periodos de calma se deben reconocer y aprovechar al máximo. Al igual que en los combates, las pausas operacionales, ocurren tanto durante el combate como los ejercicios CBRNDC durante OST y ambos están elaborados en base a la misma serie de tiempos. Se ha observado una mala práctica común en las tripulaciones de los buques, y es la de relajarse; si bien, se trata de algo natural pero está mal. Cuando el Mando evalúa que el ataque ha concluido o el submarino ha sido destruido, es responsabilidad de los equipos de mando, ya sean de guerra o BDR, determinar un nuevo curso de acción. El objetivo debería ser lograr una rápida *reagrupación*, aclarando el panorama y estado del material. Además, que el buque esté nuevamente en su postura de Estado 1 o "listo para". Posterior a la acción, la pérdida

de adrenalina y la probabilidad de un grado de estado de shock es tal, que sin duda las listas de chequeo que incluyan pruebas mini-SOCs, cubriendo aspectos principales de la guerra y BDR, ayudarán a esta reconfiguración. Los momentos de calma también son los momentos para reponer: combustible y provisiones para el buque y bocadillos u otros alimentos para la tripulación; pero también es importante considerar los panoramas de las guerras internas y externas antes de planear estas funciones. A menudo, se dan órdenes para “Action Messing” con el buque lleno de humo y sin energía disponible para los cocineros, o también, las estaciones RAS acaparan el personal clave que estaba destinado a tareas BDR.

EL PERSONAL CLAVE

EL EQUIPO DE MANDO

En la parte más alta de la cadena de mando BDR está el Comandante (CO), cuyo principal aporte al BDR es el de dar un objetivo de mando actualizado y conciso. Para apoyarlo en la guerra interna están el WEO y MEO, comparables a los Oficiales de la CIC, que llevan a cabo la guerra externa. Ellos tienen los roles de Command Advisor (CA), en la CIC, e Internal Battle Controller (IBC) en el HQ1, respectivamente.



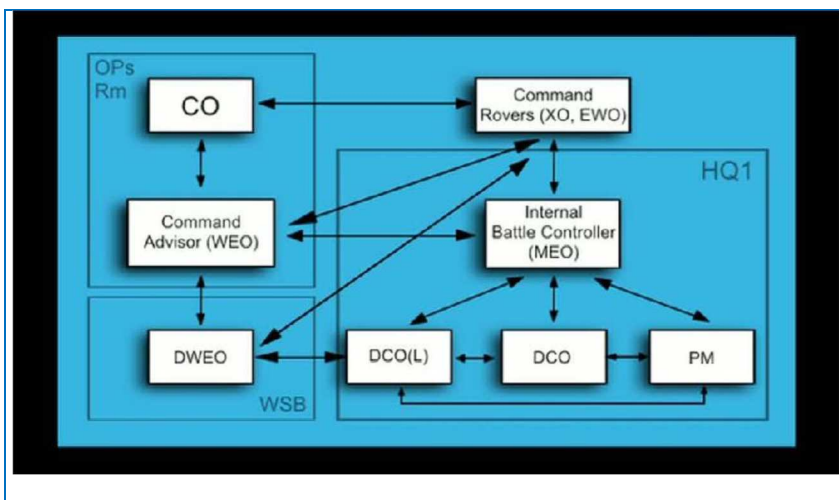
Sus funciones son:

- Monitorear continuamente el panorama de los daños y evaluar sus implicancias.
- Mantener un enlace cercano entre ellos, manteniéndose informados sobre los panoramas internos y externos.
- Proporcionar sugerencias y consejos de forma continua y concisa al CO (filtrando la información innecesaria o irrelevante).
- Establecer y revisar las prioridades establecidas para los equipos BDR que maximizarán el alcance del Command Aim.
- Diseminar estas prioridades por completo al nivel más bajo.
- Discutir y aceptar solicitudes para reubicación de personal buscando aprobación del Mando cuando sea necesario.

Su enlace se logra utilizando una “Hot Line”, el IBC tiene múltiples sistemas de comunicación disponibles para su uso, dependiendo del buque, pero estos incluirán interfonos, intercomunicadores, Líneas Grupales y líneas de emergencia. El enlace CA / IBC es la única conexión de IBC con el Mando, así que ambos deben estar familiarizados con todos los sistemas en el evento de que este se vea afectado por daños en el combate, dado que este vínculo es vital para el éxito del manejo del esfuerzo de reparación de daño de combate. Las técnicas aplicables a este link y la SOP se discutirán más adelante en este artículo.

El Command Advisor, CA (Asesor de Mando (WEO)) La posición del CA en la CIC es un nodo en la red de información DC (damage control), no solo para recibir información, pero también para la entrada de información DC y FF que podría ser enviada a la CIC desde otras áreas, tales como el Puente, la cubierta de vuelo o los puestos de armamento. El CA cubre la Línea Abierta de Mando para monitorear la guerra externa y la situación táctica y para pasar la información de alta prioridad rápidamente al CO y al equipo de guerra.

Los reportes del CA al CO deben estar apropiadamente sincronizado dentro de la situación táctica y el formato del informe deben ser acordados de antemano con el CO. Los artículos deben ser informados en el orden de prioridad general del buque utilizando un tablero portátil y debe incluir: todas las áreas de Sistemas de Armas (WSB), Control de Averías (DC), combate de incendios (FF), propulsión, sistemas y daños eléctricos. Eso debe incluir modos de operación alternativos o regresivos del equipo clave dañado. **El CA asesorará sobre los cursos de acción, cualquier cambio recomendado al Objetivo de Mando y determinará las prioridades de reparación.** El CA debe estar facultado para tomar decisiones de mando bajo la autoridad delegada del CO para elementos de la guerra interna. El alcance de esta delegación debe ser discutido y acordado por adelantado con el CO.



El CA cuenta con el apoyo de un asistente, un oficial subalterno o un suboficial, que debe tener un buen conocimiento de los sistemas mecánicos y eléctricos de todo el buque, además de las armas y sensores. El asistente administrará el panorama de combate y mantendrá el Tablero de Mando, también proporcionando dirección a la WSB de acuerdo con los objetivos y política del CA.

INTERNAL BATTLE CONTROLLER, IBC (Controlador de Guerra Interna (MEO))

El IBC coordina los esfuerzos en el HQ1 para lograr un progreso cohesivo hacia el Command Aim y mantiene conciencia en el equipo HQ1 de incidentes prioritarios con armas.

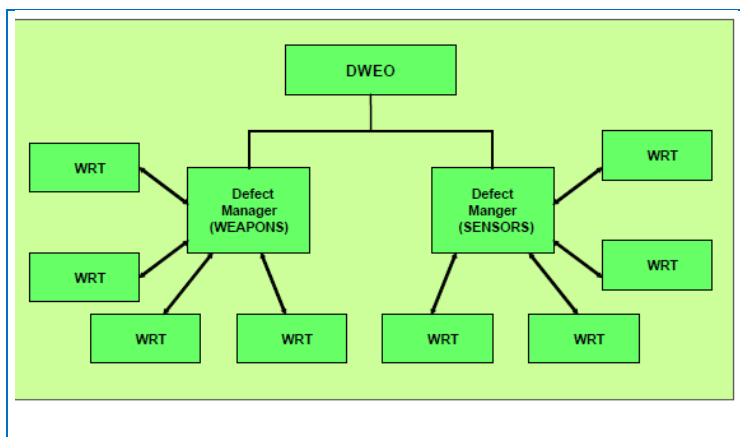
Utiliza el “Command Huddle” como una técnica para evaluar las prioridades generales de BDR y para enfocar a su grupo de directores. Con el Oficial de Control de Averías (DCO), también dirige los Command Rovers (XO/EWO) para los incidentes más urgentes, normalmente aquellos con la prioridad más alta a nivel de buque (WE, ME o DC y FF), pero también, en ocasiones, en los que hay más confusión.

DIRECTORES

El siguiente elemento del equipo de mando es el que de verdad dirige y coordina las actividades BDR. Los “Directores” de la guerra interna son los DWEO en la WSB y el en HQ1, el Administrador de propulsión (PM), Oficial control de daños eléctrico (DCO (L)) y Oficial control de averías (DCO). Su objetivo es alcanzar una recuperación efectiva del daño al actuar de acuerdo a las prioridades e instrucciones entregadas a ellos por el CA e IBC, asegurando que estas prioridades sean el foco de actividad en esas escenas de incidentes.

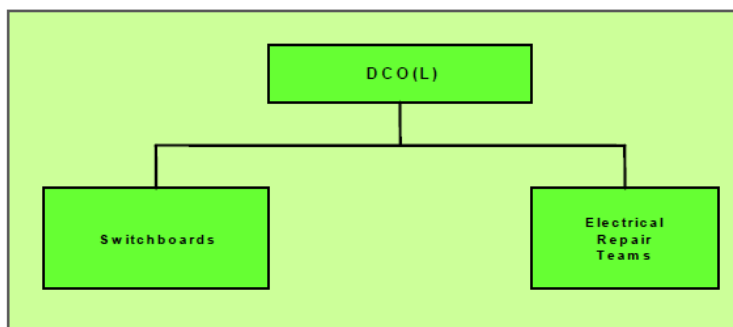
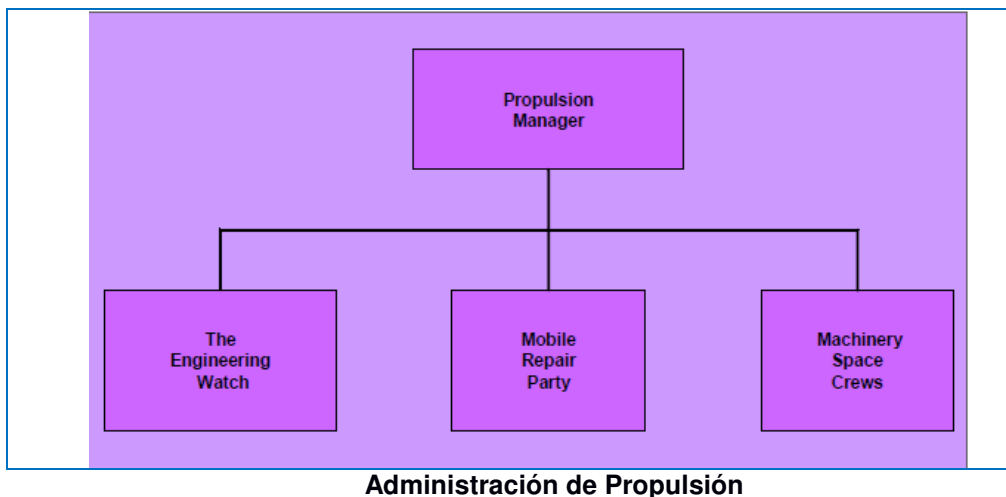
Las tareas de estos directores se superponen en distintas áreas y, por lo tanto, es esencial que se comuniquen entre ellos. Esto se logra a través de una eficaz interacción de puesto a puesto dentro el HQ1, a menudo utilizando un sistema “Post it” y la “Green line” entre WSB y el puesto del HQ1 eléctrico.

DWEO.



El I/C de la Weapon Section Base (WSB) es el DWEO, que coordina y dirige los equipos de reparaciones de armamento, compuesto por Sargentos y Suboficiales de SS.AA., dispersos en ubicaciones estratégicas a través del buque. Para asistirlo, tendrá un pequeño equipo en la WSB, que normalmente incluye un Sargento o Suboficial que actúan como Defect Managers (DM). La tarea de la WSB consiste en elaborar y validar el panorama de daños de sensores y armas, para entregarla al CA en la CIC con las evaluaciones correspondientes. La WSB está comunicada con CBRN para monitorear los incendios e inundaciones y permitirle organizar sus esfuerzos para asistir a establecer los límites de incendios e inundaciones. También monitorea de forma continua la “Command Open Line” a través de un altoparlante para mantener la situación táctica al día. DWEO tiene una “Hot Line” hacia la posición del Command Advisor (CA) en la CIC. Información detallada para el WSB se puede encontrar en el Anexo A.

Administrador de la Propulsión (Propulsion Manager (PM)): El Propulsion Manager o PROPMAN (PM) está ubicado en el HQ1 y debe maximizar la propulsión para el mando, al supervisar las acciones de los rondas de máquinas y personal en los espacio de máquinas, dirigiendo las acciones del Grupo de Reparaciones Móvil (Mobile Repair Party). El PM tiene comunicación con los espacios de maquinaria y una línea dedicada al Grupo de Reparaciones Móvil, que es desplegada por el PM, según sea necesario, para asistir cualquier incidente en los espacios de máquina y en cualquier otro incidente donde las habilidades de sus habilidades puedan ser útiles. Debe asegurarse de que la información sobre incendios o inundaciones en espacios de máquina sea graficada en el tablero de incidentes principal del HQ1, dado que esta información debe llegar a todos los nodos de mando. Más información detallada para personal de ingeniería (ME) se puede encontrar en el Anexo B.



Oficial control de daños eléctricos (DCO (L)). El DCO (L) es responsable de la integridad de los Sistemas de Generación, Distribución de Poder y suministros convertidos. Su equipo debe elaborar rápidamente un panorama preciso de los daños a los servicios

eléctricos y su efecto en sistemas claves. El DCO (L) dirige entonces a los equipos de electricistas y tableros eléctricos en sus esfuerzos de reparación, utilizando un sistema de comunicaciones dedicado a los equipos de reparación eléctrica y tableros eléctricos. El DCO (L) desde el HQ-1 tiene una función clave de enlace, en conjunto a la WSB se comunican e interactúan a través de la "Green Line". El enlace con el PM y DCO respecto al Servomotor es especialmente importante y a menudo un área débil.

Oficial control de averías (DCO). El DCO proporciona una evaluación para el IBC del panorama general de daños en el buque. Coordina los esfuerzos de las Partidas de Control de Averías

(FRPP). Mantiene el panorama de daños utilizando el tablero de incidentes principal con su tablerista asociado (IBO), el cual se comunica con los tableros de incidentes de todos los nodos de mando (tanto FRPP, CIC, WSB y HQ2).

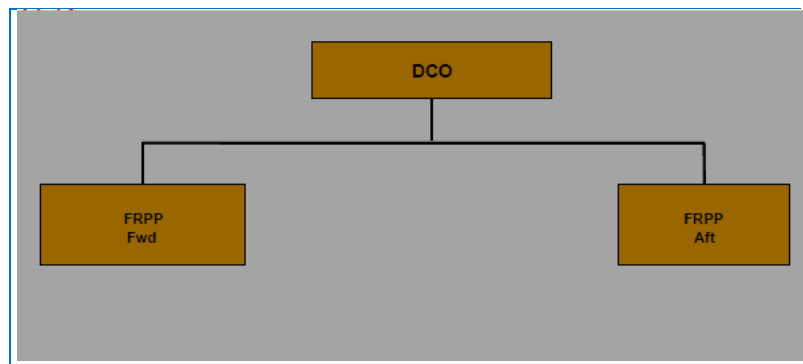
El DCO también es directamente responsable de la administración de los sistemas esenciales en apoyo a los esfuerzos DC (ramal de incendios, material contra incendios, ventilación, eductores, etc.) y necesitará comunicarse con el DCO(L) y PM para lograr esto. El DCO dirige las acciones de las FRPP en las tareas de administración y coordinación, identificando y priorizando los incidentes y maximizando el uso de su personal y de materiales o identificando cuando estos recursos se deban relocalizar. Sus prioridades podrían basarse en lidiar con los incidentes o en el manejo de límites de los incidentes o de contener los incidentes para permitir llevar a cabo otras tareas BDR. Se puede encontrar información detallada sobre las FRPP en el anexo C.

COMMAND ROVERS

Los últimos miembros de este equipo de mando del BDR son los Command Rovers. El Segundo Comandante (XO) y Suboficial Mayor (EWO) cumplen la función de Command Roving, proporcionando un apoyo esencial al CA, IBC y DCO al entregar una mirada experta del panorama general de BDR y un vínculo físico entre los nodos de mando y las acciones en las escenas. Traen en efecto un alto nivel de liderazgo y toma de decisiones en la escena, que puede ayudar a superar dificultades de comunicación o diferencias de interpretación.

Sus tareas incluyen:

- a. Patrullar según lo ordenado por miembros claves del equipo de mando BDR para actuar como sus “ojos y oídos”.
- b. Extraer el máximo posible de información desde cada una de las escenas (SOTI).



- c. Evaluar si es que los daños en la escena están bajo control e informar a los responsables de los nodos de mando si se necesita acción.
- d. Revisar la calidad del flujo de información entre todos los Nodos de Mando (CIC, Puente, WSB, HQ1, FRPP, MHQ) y eliminar la confusión.
- e. Mantener al tanto del panorama táctico y del Command Aim y diseminar esta información, manteniendo el ímpetu y la moral a través del buque.
- f. Contribuir al Command Huddle en el HQ1 cuando sea posible.

Información detallada para los Command Rovers se puede encontrar en el anexo D.

PUENTE



A pesar de no ser miembros del equipo de mando BDR, el personal de puente tiene una función clave en el esfuerzo BDR. Más información detallada para el equipo de puente se puede encontrar en el anexo E.

TÉCNICAS BDR

PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN.

Mucha confusión en BDR es creada a través de la mala interpretación de términos comunes y el fracaso al reconocer que las líneas y los circuitos de comunicaciones internos saturados requieren exactamente el mismo tipo de disciplina de comunicaciones como la utilizada en los circuitos de radio. El flujo de información a menudo se apoya en alguien de menor grado, de limitada experiencia y que posiblemente este en estado de shock, quien tiene que encontrar un número de defectos o incidentes y luego reportarlos de forma precisa a la estación de transmisión apropiada. Un incidente erróneo o un reporte incompleto pueden provocar que a los incidentes se les asigne una prioridad incorrecta con efectos potencialmente catastróficos en la eficiencia de combate del buque. El proceso se complica más aún debido al volumen total de información, que necesita ser asimilado en medio del entorno caótico posterior a ser impactados por un arma enemiga. Incendios, inundaciones, humo, maniobras de salvataje, fugas del circuito de alta presión y ruido, todos suman confusión, lo que se traduce en un caldo de cultivo para una pobre comunicación y malas decisiones. Esto se ve a menudo como un área débil del entrenamiento y requiere mucha prevención, práctica y auto análisis crítico por parte de los miembros del equipo de mando BDR.

El principio importante es alentar a su gente para que traten los circuitos internos como circuitos de radio y seguir la nemotécnica **KITE** (**Keep It To Essentials**) durante la lucha de BDR. El segundo principio importante, tomado del área de guerra, es que el lenguaje BDR debe ser definido y entendido con claridad. Lo que queda de esta sección apunta a sugerir algunas definiciones del lenguaje BDR.

Reporte de Incidentes. Después de que se activa una Alarma a Viva Voz (LVA), el primer líder en llegar a la escena emite un reporte del incidente de vuelta al nodo de mando, (FRPP/ZCP) que

incluya: cuál es el incidente, dónde ocurre el incidente, qué se está haciendo, qué se necesita y si es que se está ganando o no. Un formato recomendado para un posterior Briefing de 5 puntos desde el Nodo de Mando al HQ1 es descrito en el anexo F. El estado de un incidente debería clasificar de la siguiente forma:

- a. **“Menor”**- Incidente de escala relativamente pequeña cuya solución es alcanzable con los recursos de BDR. **No afecta el Command Aim ni ninguna otra Prioridad de Mando.**
- b. **“Significativo”** – Un incidente de mayor escala, que tiene el potencial de afectar los sistemas claves de combate y supervivencia, pero aun así se puede contener con recursos locales de BDR. **Podría afectar el Command Aim o alguna Prioridad de Mando.**
- c. **“Crítico”** – Incidente mayor que ya perjudica la supervivencia del buque o sus sistemas claves de combate. **Afecta el Command Aim o cualquier Prioridad de Mando.**

Inicialmente definir el estado del incidente es rol del líder de equipo local de BDR, que debe tomar esta decisión teniendo en mente el Command Aim. Por ejemplo, si el Command Aim es proporcionar una defensa aérea con Goalkeeper urgente a una HVU, entonces un incidente (incendio, inundación, humo, pérdida de poder, daño de equipo) que afecte al Lanzador Vertical de Sea Wolf podría ser “Significativo” o “Crítico”. El estado permitirá a los que estén más arriba en la cadena de mando, principalmente DCO e IBC, dar prioridad en la distribución de recursos.

Cuando se reporte desde la FRPP al HQ1, estos reportes deben estar calificados para indicar si necesitan asistencia extra. Si nada de esto es solicitado, se asumirá que el incidente es contenible con los recursos locales disponibles.

Procedimiento Flash. Los reportes Flash están diseñados para obtener la atención urgente del Equipo de Mando, como tal, tienen que utilizarse con moderación. Las siguientes ocasiones son, por lo general, las únicas en las que será apropiado utilizar un reporte “Flash”:

- a. ICR de un incidente “Crítico” o “Significativo”.

Sitrep de un incidente “Crítico” o “Significativo”, especialmente cuando la situación se esté deteriorando.
- b. Cambio en el Command Aim o prioridades de incidentes.
- c. Recuperación de sistemas claves o equipos si alguno de estos es puesto en línea nuevamente.

Discusiones de Mando. Las discusiones entre los nodos altos y bajos del equipo de mando BDR, ya sean cara a cara o comunicación punto a punto, necesitan seguir los principios **KITE**. Un modelo de combate útil para estructurar estas discusiones es separarlos en “Narrativas, Evaluativas, Intenciones y Solicitudes”:

- a. **“Narrativas”** – Una descripción muy corta de los incidentes críticos y significativos.
- b. **“Evaluación”** – Impacto potencial y real de incidentes sobre el Command Aim y sobre la supervivencia general del buque.
- c. **“Intenciones”** – Plan del Oficial I/C (OIC), con el razonamiento y probabilidad de éxito.

- d. **“Solicitudes”** – Llamada para mayor asistencia si es necesario, normalmente se trata de personal interno, pero otros ejemplos podrían ser maniobras de buque, reducción de velocidad de buque, asistencia de equipo externa.

En la situación BDR, esta estructura es ideal para ser utilizada por: IBC al CA; DCO a las FRPP de OIC; CA al DWEO; Director de HQ1 al IBC.

Sistema “Post-it” (Message chit). EL Sistema “Post-it” (Message chit) debería utilizarse para mejorar las comunicaciones entre puestos en el HQ1. El formato “5 Point Brief” (Briefing de 5 puntos) es recomendado para el ICR, aunque también es ideal para los chits. Los chits pueden estar constituidos a medida, pero el **“Post-It”** estándar en blanco puede ser igual de efectivo y tiene la ventaja de ser auto-adhesivo. Múltiples colores pueden ayudar a diferenciarse entre los directores.



PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN ESTÁNDARES

A pesar de que algunas tareas BDR tienen Procedimientos de Operación Estándares (SOP) (por ejemplo ejercicios de incendios y de averías de la maquinaria), algunos SOPs se estipulan para C2 en entornos BDR. Las SOP C2 se utilizan ampliamente en el entorno de la guerra externa, dado que permiten la práctica regular para desarrollar reacciones instintivas que son menos propensas a ser degradadas por la confusión del combate. A pesar de que el éxito en BDR aún depende en gran medida de que los miembros claves (key players) tengan un alto nivel de habilidades,

experiencia y conocimiento del buque y sus sistemas; los SOP se pueden utilizar en un número de áreas BDR: Rutinas pre y post impacto (Brace, Crash Stop, etc.); comunicaciones y manejo de mensajes; informes y acciones iniciales en la escena de los incidentes. Los SOP deben estipularse en Ayudas de Memorias (“Aides Memoire”) para permitir un entrenamiento eficaz y para ayudar a sobreponerse al shock de batalla. Algunos SOP de comunicaciones ya se han descrito y hay más ejemplos específicos de esto más abajo.

Determinando la magnitud del daño. Las Mini-SOC y los Blanket Searches son los SOP utilizados para asegurarse de que la magnitud del daño sea determinada de forma precisa. Complementado con el formato de incidente discutido previamente, estos deberían conducir a un estándar mejorado de compilación del panorama. Hay dos áreas claves, que se deben incluir en este proceso y que por lo general son puntos débiles:

- a. **Límites de Daños.** Una determinación precisa de los límites de los incidentes es vital para el proceso C2 subsiguiente. Para incendios o inundaciones, primero se debería establecer límites cercanos de compartimientos vitales. Para el defecto de un equipo, es necesario saber los daños exactos, de otra forma, el reporte será prácticamente inútil. Esto incluye: si el equipo se puede reparar, qué suministros de poder no están disponibles y si las fallas están en los cables o en los interruptores; qué funcionalidades aún están disponibles y qué modos alternativos están disponibles. Si la naturaleza del daño o defecto es desconocido, entonces es más útil un reporte de: “investigando, Sitrep en XX minutos”, que ningún reporte.

- b. **Implicancias.** Una vez que los límites de los daños se han establecido, la tarea de evaluar las implicancias es sencilla, utilizando el Command Aim y estando al tanto del estado de la amenaza. A partir de estos, la importancia del incidente debería ser evidente a la vista.

Tiempo estimado para vuelta en línea (ETBOL). Los tiempos estimado para reparación (ETTR) siempre se entregan como un primer estimado por quienes llevan a cabo las reparaciones, pero el ETTR no incluye el tiempo para volver a poner en línea un equipo después de que se ha completado una reparación. A los nodos C2 se les debería entregar un cálculo de tiempo absoluto en forma de ETBOL. Los ETBOL deberían utilizarse siempre en las reuniones de Mando y siempre se expresan como un tiempo absoluto, por ejemplo, 11:45, nunca como la duración de la reparación (ETTR). Si es difícil entregar un ETBOL, entonces se debería entregar un aproximado o si aún se está investigando, entonces se debe entregar un plazo hasta el próximo Sitrep.

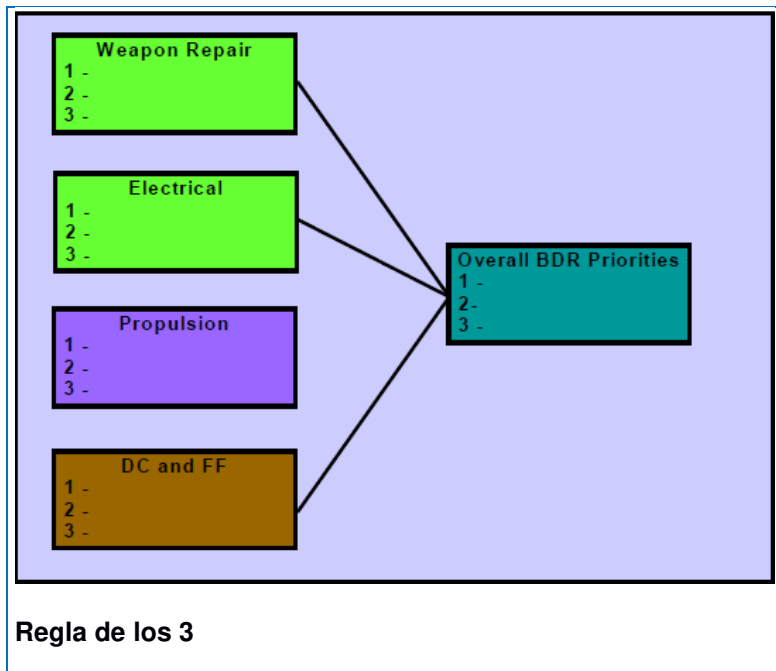
Enlace CA/IBC. El enlace CA/IBC es el vehículo para la discusión principal del mando BDR. Como tal, se debería utilizar el formato **“Narrativa, Evaluación, Intención y Solicitud”**. La primera parte de la evaluación consiste en que si es que se puede sostener el Command Aim y a partir de esto deberían fluir en las prioridades. Las discusiones sobre el vínculo claramente necesitan ser programadas para encajar con el ciclo para los Command Huddles en HQ1 y los informes CO-CA. Los reportes del IBC deberían incluir “Intención del siguiente huddle en XX minutos” que debería prevenir al CA para no hacer llamados al IBC en medio del Command Huddle. Los tiempos aproximados en la reunión se sugieren, pero de ninguna manera se garantizan para todas las eventualidades: Este ciclo se puede repetir cuanto sea necesario.

?	Buque Dañado
?(+2 a 3)	CA/IBC armamento mayor/propulsión de sensor/pérdidas de sistemas, incendios mayores/ inundaciones; solo panorama general – ¿puede el buque aún combatir o acaso el objetivo es sobrevivir? Sugerencia inicial y prioridad sobre la primera información del incidente disponible.
?(+4 a 5)	CA informa a CO (panorama general); discutir cualquier revisión al Command Aim y acordar Prioridades de Mando Iniciales.
?(+7)	CA/IBC: efectos colaterales del informe de CA – cambios al Command Aim, prioridades BDR
?(+7 a 10)	HQ1 Command Huddle (2 – 3 minutos)
D/C	Actualización IBC/CA: efectos colaterales de Command Huddle,/ CA actualiza al IBC./ Acordar Prioridades del Mando. (DCO informa por 1MC Prioridades del Mando (Command Priorities)
?(+15)	Informe completo al Mando en la CIC

COMMAND HUDDLES

El Command Huddle es una herramienta de evaluación utilizada en el HQ1 por el IBC y los directores clave. Su propósito es determinar si se puede mantener el Command Aim (Objetivo del

Mando), para asignar prioridades a los incidentes en su apoyo y enfocar la administración a estas prioridades. El Huddle lo debería comenzar el IBC repitiendo el Command Aim y las 3 primeras prioridades (Top 3) de reparación del armamento del CA, con el lugar y las acciones necesarias, si es que se necesita alguna, desde DCO(L) y/o DCO en apoyo a su rectificación. Cada cargo entrega un informe corto que resume la imagen del cargo en orden de prioridad y ofreciendo un tiempo estimado de reparación. Los directores siempre empiezan con una declaración sobre si es que el Command Aim es alcanzable o no, seguido del estado de los Blanket Searches. Esto, posteriormente es seguido por un resumen del IBC confirmando (o no) las prioridades del cargo y declarando las prioridades generales del buque y un recordatorio del Command Aim. El plazo objetivo para un Huddle es 2 a 3 minutos: 30 segundos por cada director (y XO si está presente) y 30 segundos para IBC para hacer la introducción y la conclusión. El IBC debería hacer una advertencia de 1 a 2 minutos antes de efectuar el Command Huddle, que permita a los directores informarse de las actualizaciones y que evalúen sus prioridades. El Huddle solo debería ser interrumpido por otros miembros del HQ1 por reportes "Flash". El XO debería participar en el Huddle si está presente, interrumpiendo para corregir los informes si es necesario y entregando una actualización después de que los 3 directores hayan completado sus informes. De no ser así, DCO/IBC deberían dirigir al XO y EWO de acuerdo con el último Huddle. La "regla de tres" es manejo usual de SOP para el IBC durante los ejercicios de entrenamiento operacional (OST) y se muestra en el diagrama de más abajo. Cada director presenta sus Top 3 de los incidentes de que como él ve el orden de prioridad. El IBC puede evaluar rápidamente si es que estas prioridades son correctas y usando el Command Aim, pueden empezar a considerar las prioridades Top 3 generales de BDR para el buque. Inmediatamente después del Command Huddle, el IBC y el CA se actualizan y discuten entre ellos y acuerdan las prioridades generales del buque. Entonces estas son promulgadas a todas las partidas externas.



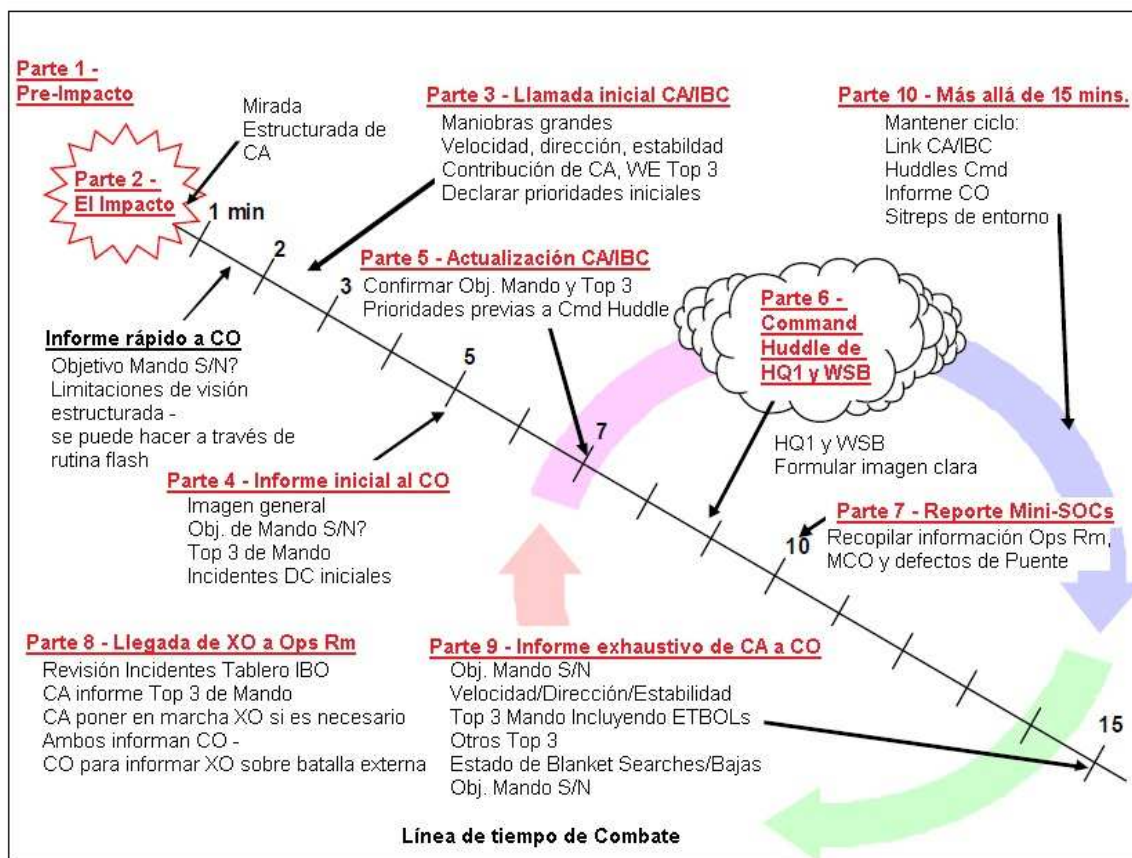
RELOCALIZACIÓN

Todos los nodos de mando necesitan una SOP para la evacuación y relocalización si se ven afectados por el humo u otros daños.

Se debe dar debida consideración a la ubicación alternativa del nodo de mando que se debe evacuar, qué instalaciones están ahí, qué se necesita tomar, si son elementos portátiles y los procedimientos para reestablecer el panorama al relocalizarla.

LA LÍNEA DE TIEMPO DE COMBATE BDR

Lo siguiente describe los procedimientos básicos de Mando y Control (C2) para construir un panorama válido para la guerra interna en un lapso de 15 minutos de un incidente (por impacto u otras causas). Los tiempos son directrices que por lo general no son alcanzadas durante las primeras etapas del Entrenamiento Operacional en la Mar, sin embargo, la mayoría de los buques de la Real Armada y unidades extranjeras son capaces de lograrlo al final de su período de entrenamiento en FOST. La línea de tiempo BDR está dividida en partes y es designada primero para entornos de Estado 1. En el caso de un incidente en Estado 3, prácticas recientes en FOST han demostrado que el procedimiento puede ser adoptado e implementado fácilmente en tales escenarios.



Es de vital importancia que el buque funcione como un equipo para asegurar la coordinación de las actividades en guerra interna y externa. El mantener el ritmo de batalla es clave para tener éxito y esto debería discutirse en los TTT del CA.

Parte 1 Pre-Impacto:

- Acordar y comprobar el estado de los tableros de incidentes al principio.
- Determinar el Command Aim (Objetivo de Mando) y la prioridad del entorno.
- Traspaso de la imagen táctica (Opintel) al CA y luego al IBC de las amenazas y equipos claves.
- Administración de defectos una vez que se esté en Estado 1. Conducir las diferentes partidas para adoptar una postura y técnicas de Estado 1, tableros de mando, etc.

Parte 2 El Impacto:

- Probar comunicaciones con el IBC.
- La “Mirada Estructurada” del CA – El CA observa los indicadores clave para cualquier pérdida en capacidades.
- El uso de rutinas Flash para pérdidas de equipos críticos.
- El CA puede informar al CO a través de un informe o reporte Flash, problemas de pérdida de capacidades claves en un rango de dos minutos.
- Asegurarse de que el CA intercambie la información de su mirada estructurada con el Asistente del CA (CAA) y CAA transmite al WE las pérdidas de la WSB al CA.
- El IBO lleva los incidentes DC y los registra en el tablero de incidentes del CA.

Parte 3 CA/IBC Llamada Inicial – Información macro:

- Utilizando Minimum Effective Coms (MECs) con un formato que cubra Velocidad, Gobierno y Estabilidad y los incidentes DC más grandes.
- Retroalimentación del CA al IBC de la Visión Estructurada. Oportunidad para el CA para proporcionar direcciones tempranas.

Parte 4 Informe Inicial al CO – Información macro:

El briefing mismo:

La presentación de la información se hace a través del Tablero de reportes ubicado a la vista del CO y dentro de lo posible, de los PWO también.

Formato: puede o no, alcanzar el Command Aim, las Top 3, defectos del buque, otros defectos en los Top 3 (quizá) – terminar con confirmación de la habilidad de alcanzar el Command Aim. Críticamente, el formato se acuerda de antemano.

Parte 5 – Previo a Command Huddle:

Antes del primer Command Huddle, CA/IBC deben hablar una vez más, acordando y confirmando el Command Aim y los problemas Top 3, además de cualquier ETBOL, si es que están disponibles ahora basados en la intención del CO. La discusión debería estar relacionada entonces con los otros Top 3 de problemas en DC, ME, L y WE más allá de las Top 3 de mando, con el objetivo de acumular la información en el Tablero de reportes de CA.

Parte 6 – Command Huddle:

Dirigido en HQ1 y en WSB para formular un panorama claro y establecer las prioridades claves. Esto le da tiempo al CA para mantenerse a distancia y recopilar más información e informar al CO sobre cualquier desarrollo de los Top 3.

Parte 7 – Mini-SOCs (Standard Operator Checks):

Las Mini-SOCs llevadas a cabo en la CIC, MCO y Puente. Los reportes recopilados por el supervisor de la CIC (ORM) y presentado al asistente del CA (CAA) que debería haber recibido todos los reportes a los 10 minutos con las formas de registro mismas llegando a la WSB en un plazo no mayor a 20 minutos después del impacto inicial. Una rigurosa evaluación de los defectos, llevada a cabo por los operadores o los Asistentes del Command Advisor, es clave para obtener el éxito.

Parte 8 – Llegada del XO a la CIC:

Formato de discusión entre XO y CA:

- Pasando por alto el tablero del IBO, el CA con el XO lidera una actualización/acuerdo según sea necesario, usando MECs.
- Los problemas Top 3 del CA en el buque.
- Las acciones del CA para XO a su salida.
- Si el tiempo lo permite, ambos deben dar un briefing al CO. El CO evalúa si es que cree que el Command Aim o las prioridades del ambiente cambiarán en un futuro cercano.

Parte 9 – Post Command Huddle:

(15 minutos) – Informe exhaustivo para el CO. El CA debería entregar un informe exhaustivo al CO con los elementos críticos nombrados más abajo. También es en este punto que el CA está en el mejor lugar para contribuir al Sitrep del Entorno. La contribución del CA debe estar enfocada a la pérdida de capacidad con los ETBOLs si están disponibles.

Elementos Críticos:

- Command Aim alcanzable – Sí/No.
- Velocidad / Estabilidad / Gobierno.
- Recomendar Top 3 del mando (con información de apoyo sobre capacidades y ETBOLs)
- Otros incidentes a tener en cuenta (permite al mando cambiar el Top 3 si es necesario).
- Estado de los Blanket Searches / Estado de las Mini-SOCs.
- Estado de bajas (número de 4 dígitos relacionado a T1/T2/T3/T4 p.ej. 2110 e incluir estrés de batalla). Si la ficha con las bajas ha llegado en la CIC, se puede entregar al CO para confirmar los nombres.
- Cumplimiento Si/No Command Aim.

El CA con el XO lidera una actualización/acuerdo según sea necesario

Notas:

1. Velocidad, Gobierno y Estabilidad se reportan utilizando el sistema de semáforo de luces.
2. Si el Command Aim no es alcanzable, entonces necesita especificar el porqué, por ejemplo: “No cumpla Command Aim basado en Velocidad, máxima velocidad disponible 18 nudos, esperando ETBOL. Gobierno y Estabilidad en “Verde” (“Green”)”.

Parte 10 – Pasado el punto de los 15 minutos:

Mantener el ciclo de la interacción de Mando entre CA/IBC, los Command Huddles y Sitreps por panorama (CA menciona problemas internos que afectan la guerra externa).

- El CA para mejorar su entendimiento de la resiliencia de la plataforma:
- Bajas del personal.
- Defectos e impactos WE más amplias.
- Defectos e implicancias ME más amplias. Ejes en local y pérdidas de bombas de incendios.
- En algún punto, entregar este informe al CO, en lo posible en el Tablero de Incidentes.
- Movimientos del personal.
- Aclarado del humo tomando en consideración la señal visual y las operaciones con helicópteros.
- Liberación de personal (SS.BB, antepañoles AW, COT, Equipos del Action Messing).
- CA debe estar en conocimiento de los mandatos de los Directores, particularmente de su habilidad para liberar equipos ante la presencia de defectos, por ejemplo, choques UAT o sonar 2050, que conduzcan a una pérdida completa de capacidades. En el caso de MD, ¿puede liberar el sistema para solucionar las fallas P2?

* Este capítulo está basado en el artículo del Capitán de Corbeta Andy Wildin “WINNING THE BATTLE, DEVELOPING AND DELIVERING COMMAND ADVICE”. RNE, 2010.

ANEXO A, COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA

WSB

Referencias:

- A. BRd2170.
- B. BR300.
- C. JSP 862.
- D. Forma FOST WE N-3-31. Departamento WE en Estado 1.

ORGANIZANDO Y COMANDANDO LA WEAPON SECTION BASE:

La Organización de Reparación de Armamentos es comandada por el DWEO, normalmente ubicado en un lugar designado para la Weapon Section Base (WSB). Sus roles principales son:

- a. Presentar al CA un panorama preciso y continuamente actualizado de los daños en el Armamento y Sensores al interior del buque, ya sea a través del asistente del CA, o directamente al CA si la información es urgente,
- b. Dirigir y coordinar los esfuerzos de reparación con las prioridades establecidas por él con CA y en apoyo del Command Aim.
- c. Proporcionar una asesoría continua al CA sobre los ETBOLs de los Weapon Repair Teams para defectos de equipo y modos alternativos de operación u opciones post-daño que podrían estar disponibles, a través del asistente del CA o directamente al CA si la información es urgente,
- d. Asumir los deberes del Oficial de Protección CBRN si los peligros CBRN son más importantes que las actividades de reparación de armamentos.

Si se busca una organización de reparaciones eficaz, se debe establecer de forma inmediata un panorama preciso de defectos. Hay dos aspectos para esto. Los operadores, deben llevar a cabo Mini-SOCs precisos tan rápidos como sea posible, reportando los resultados al CA y a DWEO por escrito. El personal de la Weapon Repair Team (WRT) en las partidas debe proporcionar detalles claros y precisos de todos los defectos, deterioros en el desempeño y pérdidas de suministros o servicios esenciales. Esto se puede alcanzar a través de Blanket Searches extensos o Briefing de los 5 puntos. Además, debe haber una comunicación eficaz entre los operadores y mantenedores y la WRT que deben comprender la urgencia en reparar cada pieza de equipo.

Para organizar de forma efectiva la WRT, se debe establecer y validar la lista de *materiales*, y *rutinas* que deberían establecerse y poner en práctica.

“Biblia” de Reparación de Armamento.

La biblia debería contener tanta información sobre armas y sensores, como sea práctico y posible. Los contenidos recomendados se pueden ver en ficha FOST WE A-3-30:

Lista de Chequeo de Preparaciones para Estado 1.

La lista debería contener todas las acciones que necesita tomar el departamento SS.AA. antes de que se alcance Estado 1 y de que realmente se pueda formar una de las secciones de la “biblia”. Los artículos a tener en cuenta en la lista de preparaciones de Estado 1 se detallan en las referencias. Al acercarse el Estado 1, uno de los Sargento o Suboficiales (ET) debería revisar la lista y asegurarse de que todas las acciones se hayan completado antes de reportar que el

departamento SS.AA. está en Estado 1. Más detalle sobre las preparaciones necesarias se encuentra en las Referencias.

Tablero de Control de Personal.

Debería tener suficiente información para que el controlador de personal pueda reunir a todo el personal WRT, rastrear detalles de contacto, rastrear el informe regular de su paradero, rastrear el estado del Blanket Search y monitorear la ubicación del personal que está llevando a cabo reparaciones de armamento. Los reportes al controlador de personal deben ser hechos desde las partidas en las siguientes ocasiones:

- a. Al término.
- b. En intervalos regulares cuando se encuentren en sus puestos, normalmente cada 20 minutos.
- c. Al dejar la posición normal de Estado 1.
- d. Al completar los Blanket Search.
- e. Al asumir BDR, comenzando al partir y luego reportando la llegada.

Tablero del Estado de los Equipos WSB.

El tablero de los equipos WE debe ser utilizado por el Asistente del CA para cotejar el panorama de la WE BDR con el de la WSB y presentar ese panorama, con las prioridades de reparación previstas al CA. Él podría dirigir o modificar las prioridades en línea con las "Intenciones del Mando". Un ejemplo de tablero de equipo WE está en la referencia B, Fig 2-4. Debe ser regularmente mantenido por el operador de la WSB y el Asistente del Command Advisor (CAA), centrándose en las prioridades Top 3 del buque (Whole Ship Top 3 Priorities).

Tablero de Sensores y Armas.

El tablero debería ser operado por el Sargento o Suboficial técnico y se debería usar en conjunto con el Tablero de Estado de Mando (Command State Board) para mantener un panorama preciso del estado de material del departamento en acción.

Tablero de Incidentes.

Este tablero debe ser operado permanentemente por un tablerista (IBO). Él debería adoptar el procedimiento "Flash" para alertar al personal de la WSB de todos los incendios e inundaciones en el buque. El DWEO y los sargentos técnicos deben monitorear constantemente el tablero para estar al tanto de cualquier peligro posible para equipo/compartimiento/santa bárbaras y personal. El tablero debería ser consultado antes de enviar a cualquier persona lejos de su partida para poder planificar una ruta segura.

Enlace con el cargo de electricidad.

Una buena comunicación con el cargo de electricidad "L" es vital para una Organización de Reparación de Armamento. Debe estar disponible una línea de comunicaciones entre el cargo de electricidad "L" y la WSB. Las comunicaciones deben ser mutuas con ambas partes informándose la una a la otra sobre pérdidas de suministro de poder tan pronto como sea posible después de que se han recibido daños.

El personal de la WSB debe estar al tanto de que el Command Aim estará enfocado en la función de "Combatir" ("Fight") y por consiguiente, el tendido de cables de emergencia hacia el equipo de

armamento deben ser la primera prioridad. Se debe tener considerado usar equipos de respiración (BA) cuando sea necesario al tender cables. En el evento de una pérdida de Centros de Distribución Eléctrica (EDC), se debería considerar dar prioridad a los interruptores automáticos, teniendo en cuenta la capacidad de carga actual de los cables de emergencia.

Porta Tarjetas Railex.

Los porta tarjetas Railex (MOD desde 607) y el uso de tarjetas son recomendados para monitorear las reparaciones de defectos. Se sugiere que por lo menos 3 porta tarjetas sean utilizados y marcados como “Top 3”, “Armas” y “Sensores”. Se pueden utilizar porta tarjetas adicionales si es necesario, por ejemplo, en defectos eléctricos. Las tarjetas deben estar marcadas con información relevante y podrían ser plastificadas para que se puedan reutilizar. Un ejemplo sobre esto se puede encontrar en el anexo C.

En cada prioridad, las tarjetas deberían estar ordenadas por prioridad individual, por ejemplo, poniendo el defecto de más alta prioridad en el espacio superior del Porta Tarjetas Railex. Se deben utilizar los ETBOLs y deben ser monitoreados de cerca por el sargento o suboficial Administrador de Defectos a cargo, para asegurarse de que no pasen por alto y de que sean actualizadas como corresponde. Los tiempos de SITREP solo se deberían utilizar cuando se desconoce aún tiempo de reparación o cuando estos no se pueden predecir. Se pueden elaborar tarjetas pre pintadas para entrenar los efectos de perder un tablero eléctrico o EDC.

El sistema Railex debe ser ejecutado y actualizado por los Administradores de Defectos y el DWEO debería posicionarse a sí mismo de tal forma para poder monitorear todos los tableros de la WSB, incluyendo las tarjetas Railex. Debería asegurar que los cambios en las advertencias de peligro y prioridad del mando sean implementados y que el sistema Railex esté de acuerdo con el Tablero del Mando (Command Stateboard (CSB)).

WSB Alternativo.

Al menos una Weapon Section Base alternativa debería estar disponible. Debería ser lo suficientemente grande para dar cabida a todo el personal de la WSB y los tableros necesarios. Debería tener comunicación con el WRT y el CA, además de tener una iluminación de emergencia adecuada. Mover la WSB a una ubicación alternativa debería hacerse de una manera organizada y no de una forma apresurada para salir de un compartimiento lleno de humo. El DWEO y los ET de WO2 deberían asegurarse de que todo el personal (cada uno con EEBD) hayan sido evacuados de manera segura del compartimiento y de que hayan llevado con ellos tanto equipo portátil como sea posible. Tras llegar a la ubicación alternativa, el equipo debería alistarse rápidamente, establecer comunicaciones y consolidar su posición.

Equipo de Reparación de Armamentos (Weapon Repair Team).

Todos los mantenedores deberían contar con un extenso conocimiento del sistema de sus propias secciones, incluyendo de dónde se alimentan los servicios y suministros. Cualquier reparación práctica llevada a cabo debería ser capaz de soportar las tareas necesarias y las presiones, voltajes, corrientes, etc. En ejercicios DCX de FOST algunas reparaciones y cableado temporal se deben conectar y probar.

AYUDA MEMORIA PARA COMMAND HUDDLES	
¿QUIÉN?	¿QUÉ?
I/C	Reiterar el Command Aim.
IBO	Los incidentes DC en orden de prioridad y cómo afectan a los equipos o departamentos de WE
Personal (Manpower)	Estados/Paraderos del personal, progreso de Blanket Searches y quiénes no se han reportado.
Logística	Problemas de sostenibilidad y provisiones
Cargo de electricidad "L"	En orden de prioridad, pérdidas eléctricas que afectan a los equipos WE y cómo se va progresando en ellos.
Armas	Defectos en Armamento en el Top 3 de WE, Top 3 de defectos de armamento, formato de reporte de 5 puntos. (Si tiene capacidad para reportar más de T3, hágalo).
Sensores	Defectos de sensores en el Top 3 de WE de defectos de sensores, formato de reporte de 5 puntos. (Si tiene la capacidad para reportar más de T3, hágalo).
I/C	Resumen, enfoque y DIRECCIÓN . Reiterar el Command Aim y si es que se puede alcanzar.
Todos	Re-establecer comunicaciones.
Tablerista del Command State Board	Verificar el panorama con la CIC.
I/C	Confirmar Top 3 con Asesor de Mando.

El personal WRT debe asegurarse de tener con ellos las herramientas adecuadas y de tener acceso a un adecuado suministro de fusibles y cables de repuesto. El entrenamiento cruzado del personal clave se debe considerar para asegurar que todo el equipo pueda funcionar y se pueda llevar a cabo una búsqueda de fallas en primera línea en caso de la pérdida del mantenedor. Una guía sobre la conducción de los Blanket Search y los procedimientos de reporte en están en la Referencia D.

El Command Huddle. El Command Huddle es un elemento clave en el control y la administración de los esfuerzos BDR de WE en la WSB. Debe ser estructurado y puntual. El I/C debe dar un aviso FLASH 2 minutos antes en la WSB; llevar la cuenta del tiempo para que la gente sepa cuándo

sucedirá. Informar a las partidas cuándo tendrá lugar y que solo se deben hacer reportes FLASH a la WSB, debe asegurarse de que se han establecido los medios a través de los cuales se pueden realizar llamadas FLASH. Por ejemplo, un pitido largo desde el CA, un procedimiento de timbre en los interfonos.

El Command Huddle siempre debe seguir el mismo procedimiento al informar al personal las órdenes de rutina. Los informes deben enfocarse en cómo afectan al Command Aim los defectos/incidentes que se están reportando. Un ejemplo se detalla más abajo.

ANEXO B, COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA

TAREAS DEL COMMAND ROVER

Referencia: BRd2170 (Vol 1)

El Rover tiene la función de aclarar los panoramas para todos los nodos claves en el esfuerzo BDR; (CIC, HQ1, FRPPs y WSB y Puente). Necesita asegurarse de que el enfoque de todo el esfuerzo BDR esté en resolver las Top 3 del Buque; la palabra clave es coordinación. Establecer una ruta o rutina de visita a las partidas ayudará a lograr esto.

“...Necesita asegurarse de que el enfoque de todo el esfuerzo BDR esté en resolver las Top 3 del buque”.

Como Rover, debe acercarse tanto como pueda al incidente, hablar directamente con el I/C del incidente, para ver exactamente cuál es el alcance del daño y qué acciones se están tomando. La siguiente información será necesaria en HQ1:

INCENDIOS:

Con el I/C en las escenas de incidentes/FRPP/Section Base:

- a. ¿Dónde está el foco?
- b. ¿Qué tipo de incendio (petróleo, carbónico, etc.)?
- c. ¿Quién está atacándolo (qué equipo FRPP)?
- d. ¿Cuánto tiempo antes de tener acceso nuevamente (si es que aplica)?
- e. ¿Dónde se han establecido los límites de humo (y dónde son correctos)?
- f. ¿Dónde se han establecido los contenedores?
- g. ¿Qué otros incidentes hay en la sección?
- h. ¿Cuándo deben llegar los relevos?
- i. Revisar que el tablero de incidentes de la partida refleje lo que ha visto.

INUNDACIONES:

Con el I/C en la escena de incidentes / FRPP/ Section Base:

- a. ¿Dónde está el daño (banda del buque, cubierta superior, cubierta)?
- b. ¿Cuál es el daño (agujeros de esquirlas, tuberías fracturadas, etc.)?
- c. ¿Cuál es el nivel de agua y si está aumentando, disminuyendo o se mantiene?
- d. ¿Ha comenzado el ataque inicial de obturación?
- e. ¿Están los requerimientos de bombeo en el lugar?

- f. ¿Dónde se han establecido los límites de inundación (están correctos)?
- g. Revisar que el tablero de incidentes refleje lo que ha visto.

Además de lo anteriormente mencionado, debería tener en cuenta la siguiente información periférica:

- a. ¿Cuántos sectores están sin luz?
- b. ¿Cuántas bajas hay y si corresponde alguna a personal clave?
- c. ¿Están encargándose de ello los Jefes de escena (Incident Managers), FRPPs y Section Base? ¿Necesitan personal extra?

Hay mucho que tomar en cuenta y un buen uso de los planos de cubiertas de bolsillo y ayudas de memorias de bolsillo son esenciales. Entonces, el panorama se ha recopilado, ¿Qué hacemos con ella ahora? Acérquese de forma periódica a la CIC y hable con el CA, revise que su Tablero de incidentes esté correcto y obtenga una actualización sobre las advertencias de amenazas, Prioridades de Mando y Command Aim. Desde ahí, diríjase al HQ1 donde estarán a la espera de la información. Tras su llegada al HQ1, el Rover debe anunciarse: **“XO EN HQ1”**, e ir directo al Tablero de incidentes para informar a IBC/DCO, asegurándose de que el IBO vaya registrando la información. Si su llegada al HQ1 coincide con un Command Huddle, entonces escuche y agregue su información al final. El Command Huddle dictará invariablemente dónde será enviado a continuación. Si las cosas van bien y no hay necesidad de visitar incidentes específicos, entonces manténgase cerca dando apoyo, levantando la moral y asegurándose de que la información detallada llegue a HQ1.

Al visitar la WSB, los Rovers deben asegurarse de que el panorama DC sea preciso para garantizar que saben el impacto que tendrá sus planes de reparación para el equipamiento de guerra del buque. En muchos casos, el equipo WE estará entre las prioridades BDR Top 3 del Buque. Por lo tanto, los Rovers necesitan mantenerse lejos de la WSB donde su actividad esta enfocada y asegurarse que los esfuerzos DC sean coordinados en apoyo a esto.



Rovers deben visitar Ops Room

ANEXO C, COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA

FRPP

Referencia: BRd2170 (Vol 1)

Las Partida de Control de Averías (Section Bases y FRPPs) son cruciales para el éxito de BDR y el I/C debe asegurarse de que su partida esté en total disposición y cómodo con sus responsabilidades y que todo el equipo y la documentación se mantenga en un alto estándar. Para maximizar la eficacia de una Partida de Control de Averías (Section Base o FRPP), debemos comenzar con lo básico y desde ahí comenzar a subir. Primero y más importante, ¿Está correcta la cantidad de personal y van de acuerdo a la nómina? Esto es crucial, dado que el balance correcto de experiencia es esencial. Desde ahí necesitamos asegurarnos de que la documentación correcta esté disponible y cada I/C debe ver la siguiente información como el estándar:

- a. Listado de personal.
- b. Listado extenso para preparaciones de Estado 1.
- c. Set completo de tarjetas Kill Cards (duplicados de HQ1)
- d. Conjunto completo de los planes de aclarado de humo.
- e. Conjunto de planos eléctricos.
- f. Conjunto completo de ayudas de memorias.
- g. Disposición del interior de los casilleros FRPP (BR2170(3)) dentro de una lámina plástica y pegada al reverso de la puerta.
- h. Un claro y preciso conjunto de tarjetas de establecimiento de las condiciones estancas.
- i. Tarjetas de Briefing para los patrullas DC.
- j. Planos de dispersión para miembros de las partidas.
- k. Tarjetas de briefing para los contenedores.

El liderazgo de una FRPP es una posición dinámica y de responsabilidad. Es desde aquí que la información cruda inicial es alimentada a través de las líneas de comunicación para que el HQ1 sea capaz de administrar de forma eficaz los esfuerzos BDR del Buque. El líder debería estar dirigiendo las operaciones en la FRPP, garantizando que el 2 I/C esté proporcionando el tipo y flujo adecuado de información y que al circular entre los incidentes de las sectores de la FRPP, alimentando al IBO y al líder de la FRPP con la información relevante, tales como, ¿dónde está el incidente?, ¿qué es (incendio/inundación)?, ¿dónde están establecidos los límites de humo/inundación?, ¿quiénes son los encargados de la contención?, los límites de humo y qué acciones iniciales han sido completadas.

El líder de la FRPP debe controlar la calidad de la información recibida y cuestionar cualquier información que sea dudosa. También debería intentar tener una visión más amplia, ¿el compartimiento tiene un sistema fijo? y de ser así, ¿está disponible y puedo usarlo?. Sin olvidar buscar autorización del HQ1. ¿Cuál es la condición del ramal de incendios?, ¿hay suficiente presión para cubrir mis necesidades?, ¿necesito operar eductores fijos de rutina? de ser así, debe pedir autorización del HQ1.

Habiendo pasado por este proceso de pensamiento, no se debe olvidar el factor más importante, que es el Command Aim, prioridades y advertencias de las amenazas. Estas, y particularmente el

objetivo de Comandante (Command Aim), controlarán la forma en la que abordará los incidentes en su sección. Por ejemplo, si el objetivo es proporcionar una defensa aérea cercana para el HVU, entonces el SEAWOLF será una prioridad alta, si se pierde el suministro eléctrico para el sistema SEAWOLF y hay un incendio entre este y el cableado de emergencia, entonces sus prioridades serán contener ese incendio antes de volver a entrar para permitir al grupo de electricistas “L” desplegar el cableado de emergencia.

El Command Aim actual y las Prioridades de Mando deberían ser entregados por el HQ1 al completar los Command Huddles y siempre debería estar en conocimiento del líder de la FRPP para que este pueda efectivamente controlar los esfuerzos de la partida.

Los I/C de las FRPP deben mantenerse muy al tanto de la ubicación y los esfuerzos de reparación en la recuperación de los equipos de Armas y Sensores en su sección, particularmente aquellos que son Prioridades de Mando. Deben garantizar que están encargándose de la actividad de reparación y de ofrecer asistencia donde sea necesario, especialmente donde se necesite restaurar electricidad o tirar cableado de emergencia o donde haya personal involucrado en el esfuerzo de reparación que requiera equipos de respiración y apoyo de controladores BA.

Finalmente, no se debe olvidar la administración post incidente. Esto se puede dividir en tres áreas, aclarado del humo, reagruparse y recuperar/reponer los equipos. El aclarado de humo debe planearse con anticipación y el plan debe discutirse con la autorización del HQ1. Lo más importante es que la ruta de humo debe ser conocida y los centinelas, si aplica, deben estar ubicados para que protejan al personal. Reagrupar, asegurándose de que todo el equipo es contabilizado, de que a todos se les hidrate, principalmente a las partidas de combate de incendio y redistribuirlos y de que todo el equipo sea ampliamente revisado, los cilindros BA recargados y que todo esté listo para su uso inmediato.

ANEXO D, COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA

EQUIPOS MMS

[ORGANIZANDO Y LIDERANDO LOS EQUIPOS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINA \(MMS\), TABLEROS ELECTRICOS \(SWBDS\) Y LA PARTIDA DE REPARACIÓN MÓVIL \(MRP\)](#)

Equipos de los MMS Los equipos de acción son responsabilidad del ingeniero de guardia (EOOW). Cada espacio de máquinas (MMS) debe tener un mínimo de 2 personas, idealmente 1 Cabo más 1, el controlador del MMS y GTR/FER y que debe ser personal calificado. Los equipos de acción deben ser capaces de operar todos los sistemas (también en modo alternativo, según corresponda) e idealmente tener un buen conocimiento de los otros espacios. Al establecerse deben llevar a cabo los preparativos de Estado 1 y cuando se les ordene, conducirán el Blanket Search. La información que ellos entregan a la SCC/MCR es fundamental para corregir acciones tomadas posteriormente en esta, para proveer de un correcto nivel de apoyo (personal y material) y la priorización de incidentes por el Propulsion Manager (PM) e IBC. La información de calidad es esencial, así el EOOW no tendrá que hacer muchas preguntas. Los equipos de acción se beneficiarán de las discusiones “Table Top” in situ sobre cómo llevar a cabo sus tareas y de qué necesita el PM.

Grupo de Reparación Móvil (MRP) La MRP variarán su robustez dependiendo de la clase de buque, generalmente se puede alcanzar un mínimo de 2 sargentos (mecánico y carpintero), más otros 2. Sin embargo, el tamaño de la MRP será balanceado por el número de personal que esté asignado a los grupos de acción en los MMS. La MRP debe funcionar bajo el control del Propulsion

Manager, es esencial una buena línea de comunicación, ya sea con un teléfono de perro exclusivo o algo similar. Mientras que la MRP por lo general será utilizado para proporcionar asistencia a los grupos de acción de los MMS, habrá tareas apropiadas fuera de los MMS que requerirán su experiencia, ya sea en reparaciones del casco o estructurales, reconfiguración de sistemas, etc. El MRP necesita estar equipado de forma eficaz para la acción, desde sets disponibles de trajes multi-fab y la pistola RAMSET, equipos de respiración (BA), el equipo de buceo y talegonos de herramientas. Tienen un área muy amplia en términos de la situación que se les puede solicitar enfrentar. Un buen nivel de conocimiento del buque y de sus sistemas es algo esencial, además de dominar el DC&FF (incluyendo técnicas de reingreso al módulo GTCU y gabinete DG) y una variedad de técnicas de reparación de casco y sistemas.

Tableros eléctricos (SWBD y SECP): El sistema de distribución principal debería ser operado desde los conmutadores secundarios (para buques DDs/FFs, pero no T23s), operados por el encargado de SOC. Esto reduce las necesidades de personal en la SCC/MCR y garantiza que cualquier transferencia de carga se pueda llevar a cabo utilizando una operación manual de los breakers si es necesario, sin la necesidad de acaparar más personal. (Se debería liberar un Cabo electricista para actuar como “Rover” de Control en buques T42/22). Los operadores de los conmutadores deberían reconfigurar según sea necesario, manteniéndolo informado de las acciones que se llevan a cabo. Los buques T23 en particular, deberían considerar utilizar su electricista más experimentado en el Tablero SWBD para actuar en el rol de Roving después de los Blanket Search iniciales para conducir reparaciones y cableado en el terreno ordenados por el DCO L.

ORGANIZANDO Y LIDERANDO LOS GRUPOS EN LA SCC/MCR

Personal de acción EOWW y SCC/MCR. El objetivo principal del AMEOWW es mantener y maximizar la propulsión de poder al Mando, también debería apoyar y asesorar al PM según sea necesario. Debería utilizar los equipos de acción MMS para aumentar la información desde SCC/MCR, mantener la máxima potencia posible para el Mando, (los equipos no deberían apagarse prematuramente), proporcionar medios innovadores de recuperar el poder e intentar entregar al PM información apropiada y precisa. A menudo podría ser el primero en escuchar el daño a la maquinaria y recopilar toda la información necesaria y demandar un panorama antes de informar al PM o comunicarse con el DCO(L). El equipo de acción SCC/MCR como un todo, tiene las siguientes tareas:

- a. *Tomar control del personal en los MMS en sus preparaciones de Estado 1, manteniendo el control de las reconfiguraciones del sistema.*
- b. *Operar la maquinaria de propulsión para maximizar el poder para el Mando. Asesorar a OOW por medio de Órdenes de Telégrafo de Emergencia de fallas de la maquinaria o fallas inminentes. No debe sobreactuar, sino que permitir al mando tener tiempo para rechazar solicitudes antes de tomar acciones apropiadas para las fallas.*
- c. *Monitorear todos los instrumentos para garantizar que todas las advertencias que den las alarmas sean investigadas inmediatamente.*
- d. *Operar la maquinaria auxiliar desde el panel de la SCC/MCR o instruir al personal en los espacios de máquina para dar partida o detener los equipos si es necesario.*
- e. *Válvula de maniobra o PDL para apoyar al Ingeniero de guardia al recibir mensajes desde los espacios de máquina y pasándolos a los directores en el HQ-1/SCC.*

ANEXO E, COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA

PUENTE

ORGANIZANDO Y LIDERANDO EL PUENTE

Después del Daño

El puente está a menudo en una posición única al ser capaz de suministrar información de vital importancia sobre el tipo de daño y el área del impacto. Esta información se debería obtener y luego transmitir tan pronto como sea posible después de “Relajar el Brace”, preferiblemente transmitirla por 1MC si está disponible y apoyado de las líneas de comunicaciones internas.

“...El puente está a menudo en una posición única al ser capaz de suministrar información de vital importancia sobre el tipo de daño y el área de impacto”.

Acciones Inmediatas

Después del daño de combate, las reacciones iniciales del Puente deben concéntrarse en la seguridad del buque. Esto invariablemente significará tratar primero con cualquier defectos de propulsión y gobierno, el OOW de Estado 1 DEBE conocer instintivamente las acciones iniciales para emergencias Despacio / Para y de los ejercicios de anulación y fallas en el gobierno.

Si tiene indicaciones simultáneamente de un defecto en la propulsión y falla de gobierno, entonces el Oficial Navegante (NO) debería estar listo para ayudar, encargándose de una de las fallas en lugar del OOW o designar otra persona idónea para ayudar. El nivel de implicancia del Oficial Navegante (NO) en estas reacciones dependerá en gran medida de la situación de navegación; si es aguas abiertas, el NO estará disponible inmediatamente para tomar un rol activo, mientras que al navegar en aguas restringidas, tales como canales de barrido, las necesidades de seguridad en la navegación tendrán que ser tomadas en cuenta y podrían evitar que el NO se involucre directamente.

Sea cual sea el caso, una rápida recuperación de la propulsión y del gobierno al más alto estado de control disponible, es esencial, particularmente cuando se navega en aguas restringidas, para alcanzar el Command Aim.

Pasos Siguientes

Después de cualquier acción inmediata, las Mini-SOCs se deben iniciar si no están en progreso. Todos los elementos se deben investigar a fondo; QYF, indicadores de viento y repeticiones de log son revisados de manera inadecuada. Esto requiere conocimientos de operación de los sistemas de parte del personal que conduce los chequeos.

Acción Consecutiva

Los defectos de ingeniería deberían ser monitoreados de cerca. Después de que las acciones inmediatas se hayan llevado a efecto, se debe obtener un informe conciso sobre el problema y los ETBOL. Para los defectos del gobierno, se debería entregar un reporte sobre el estado del suministro de poder para cada motor y sistema de control.

Se debe llevar un registro de los defectos, por ejemplo para el Tablero del OOW, incluyendo ETBOL. Para permitir al OOW mantener el control para recuperación de la maquinaria. Debe haber comunicación frecuente entre el Puente y la SCC/MCR para asegurar que el impulso no se ha perdido.

Recuerde el punto de contacto para todas las actividades de reparación de fallas es el CA en la CIC; él dirige la guerra interna. Si no está seguro de la prioridad del defecto o su progreso, él es el primer punto de contacto.

Monitoreo Subsiguiente

Los Mini-SOCs se deben repetir en intervalos frecuentes para identificar defectos emergentes y equipos restaurados.

REACCIONES ANTE INCENDIO EN EL PUENTE

El Incendio en el Puente es llevado a cabo durante el Entrenamiento Operacional para probar las opciones de respuesta del puente y la organización de CBRNDC en un escenario de Estado 1. Este ejercicio tiene un doble propósito que incluye una evaluación de las reacciones del Puente al incendio y confirman las alternativas de Mando y Control (C2) para el equipo del Puente durante un escenario de Estado 1. El factor principal para esta actividad debería ser la necesidad del equipo del Puente para recuperar el Puente y continuar dando apoyo a la guerra externa.

La importancia del puente para C2 de todo Buque es vital durante escenarios de alto riesgo y debería ser el detonante para recuperarlo. Si es posible, debería mantenerse un Ataque Continuo y Agresivo (CAA) del incendio, dejando la puerta abierta para fomentar una rápida respuesta y recuperación del Puente. El LVA y las acciones iniciales marcarán la pauta del incidente para promover una respuesta rápida y agresiva conducida por el Navegante con el entusiasmo necesario para recuperar el puente perdido. Si las reacciones son lentas al lidiar con el incidente, el CAA podría estar en riesgo y la puerta del compartimiento será cerrada. Si este fuera el caso, un reingreso completo se debe conducir para extinguir el fuego, lidiar con el incidente y recuperar el puente.

ANEXO F, COMBATIENDO LA GUERRA INTERNA

REPORTE DE INCIDENTES Y DEFECTOS

Referencia: BRd2170 (Vol 1)

Para dar prioridad a un incidente o defecto/falla en una situación de combate, es importante que los nodos claves tengan información vital sobre la naturaleza del incidente o defecto y los impactos en las capacidades.

Para obtener esta información, la mejor práctica es utilizar un formato estándar en todas las etapas del reporte de incidentes y defectos. Este formato es comúnmente conocido como el Briefing de 5 puntos. En las diferentes disciplinas de BDR hay diferentes formas de Briefing de 5 puntos. Los Briefing de 5 puntos de ME y WE son similares, sin embargo en el mundo de CBRNDC, se necesita

diferente información para diferentes incidentes (incendios e inundaciones). Las tablas a continuación dan un resumen y explicaciones sobre los diferentes Briefing de 5 puntos.

a. Incendio CBRNDC

Punto	Título	Notas
1	Ubicación	Indique claramente la marca de localización y el nombre del compartimiento.
2	Tipo	Indique si es un incendio es de origen eléctrico o de petróleo.
3	Estado	Contener, según corresponda, el progreso del CAA, estado de la puerta (abierta/cerrada), adujado de las mangueras y reingreso. Incluir si se está ganando o perdiendo.
4	Límites de Humo	Entregar ambos, reportes positivos y negativos de los límites de humo establecidos para el incidente. También los estados de puertas y escotillas.
5	Impacto en compartimientos adyacentes.	Indicar qué impacto tiene el incidente en el acceso, acciones o reparaciones de combate en los compartimientos adyacentes.

b. Inundación CBRNDC

Punto	Título	Notas
1	Ubicación	Indique claramente la marca de localización y el nombre del compartimiento.
2	Tipo	Indique si se trata de una inundación libre, lenta, contaminada o de superficie libre. Incluir profundidad de agua.
3	Estado / (Tendencia)	Contener, según corresponda, el progreso de las primeras acciones de obturación, bombas desplegadas y apuntalamiento secundario. Incluir si se está ganando o perdiendo.

4	Límites de Inundación	Entregar ambos, reportes positivos y negativos de los límites de cercanía de inundaciones establecidos para el incidente. También los estados de puertas y escotillas.
5	Impacto en compartimientos adyacentes	Indicar qué impacto tiene el incidente en el acceso, acciones o reparaciones de combate en los compartimientos adyacentes

c. ME

Punto	Título	Notas
1	Número de Línea y Equipo	Indicar claramente el número de línea en lista como está registrado en los Tableros de Mando y qué equipo ha sido afectado.
2	Naturaleza del defecto	Describir brevemente la naturaleza del defecto, por ejemplo; pérdida de suministro de poder de 440v desde el EDC, seguido por el equipo WE que se vio afectado.
3	¿Qué se necesita hacer?	Describir las acciones necesarias para rectificar o investigar el defecto. Si se necesita más persona / herramientas /repuestos, asegúrese de reportarlo.
4	Declaración de Capacidad	Proporcionar un informe claro sobre qué capacidades remanentes quedan (si es que queda alguna) o informe los recursos de emergencia, modos alternativos o configuraciones según corresponda.
5	ETBOL/NTTR	Se deben entregar ETBOL (Tiempo estimado para volver a estar en línea) o Next Time To Report (Siguiendo Momento Para Reportar) en un formato de 4 figuras.

d. WE

Punto	Título	Notas
-------	--------	-------

1	Número de Línea y Equipo	Indique claramente el número de línea como está registrado en los Tableros de Mando y qué equipos han sido afectados.
2	Naturaleza del defecto	Describir brevemente la naturaleza del defecto, por ejemplo; pérdida de suministro de poder de 440v, seguido por el equipo WE que se vio afectado.
3	¿Qué se necesita hacer?	Describir las acciones necesarias para rectificar o investigar el defecto. Si se necesita más personal /herramientas / repuestos, asegúrese de reportarlo.
4	Declaración de Capacidad	Proporcionar un informe claro sobre qué capacidades remanentes quedan (si es que queda alguna) o informe los recursos de emergencia, modos alternativos o configuraciones según corresponda.
5	ETBOL/NTTR	Se deben entregar ETBOL (Tiempo estimado para volver a estar en línea) o Next Time To Report (Siguiendo Momento Para Reportar) en un formato de 4 figuras