

**MANUAL DEL MARINERO
Y DEL SOLDADO
DE INFANTERÍA DE
MARINA**

Título: Manual del Marinero y del Soldado de Infantería de Marina

Edita: Dirección de Enseñanza Naval - DIENA

Cuartel General de la Armada
Montalbán, 2 – 28014 MADRID

Diseño gráfico y maquetación: CAE - UVICOA
Arturo Soria, 287 – 28033 MADRID

El objetivo de este Manual es poner al alcance de todos los que habéis decidido alistaros en la Armada, como marineros o soldados de Infantería de Marina, una información sencilla sobre nuestra Institución, que se centra, fundamentalmente, en su historia, sus valores, la formación del personal y la vida en los buques o en las unidades de Infantería de Marina.

En nombre de todos los que ya formamos parte de la Armada, sed bienvenidos a una corporación moderna, del siglo XXI, respetuosa con sus tradiciones centenarias, de las que se siente depositaria y orgullosa y, por encima de todo, preparada para afrontar el futuro con voluntad de éxito.

Nuestros barcos y nuestras unidades de Infantería de Marina, la Fuerza, son nuestra razón de ser y todos, a partir de vuestro ingreso, habéis pasado a formar parte de una organización en la que sirven, veinticinco mil personas que trabajan para conseguir que esos barcos y unidades estén preparados y listos para cumplir con éxito las misiones que les encomienden.

Para ello, muchos de vosotros vais a tener que desempeñar cometidos en la mar, un entorno muy peculiar, al que hay que adaptarse pronto, y eso únicamente puede conseguirse navegando. Seguramente, habréis oído que la vida en los barcos es dura, pero esta dureza es muy relativa.

En primer lugar, porque tenéis a vuestro favor algo muy efectivo, para superar cualquier inconveniente: la juventud. Pero es que, además, la vida en contacto con la mar y el navegar tienen otros aspectos muy positivos. Aparte del hecho de que se conozcan otros lugares y gentes nuevas, se desarrolla un espíritu de convivencia, una camaradería y un sentido de la amistad, que son el signo característico de las dotaciones de los buques y de las unidades de Infantería de Marina.

Cuando se está navegando, la dedicación al trabajo es alta y la disponibilidad permanente, pero eso mismo lleva a que cada uno esté convencido de la utilidad de lo que hace; de que es una pieza esencial para el buen funcionamiento general. Y ese esfuerzo siempre es reconocido y valorado. El trato y los buenos momentos son tan frecuentes que los estrechos lazos que se crean, entre todos los miembros de una dotación, permanecen para siempre. No hay ningún otro tipo de compañerismo que pueda parecerse a este.

La historia de la Armada se ha ido forjando, en la mar, durante siglos, gracias al trabajo constante y abnegado de miles y miles de personas, de muchísimos soldados y marineros, que soportaron situaciones y condiciones de vida, hoy, totalmente superadas. La Armada del siglo XXI, de la que ya formas parte, está entre las marinas de guerra más avanzadas del mundo, tanto por la formación de las personas que la componen, como por la alta tecnología de sus unidades. Con nuestros medios y capacidades podemos competir y estar a la altura de cualquiera de esas marinas.

Aunque esos medios materiales de nada valen si el personal que ha de manejarlos está falto de motivación y no sustenta su actuación en unos valores, que nuestra Institución siempre ha querido hacer suyos y que son los que tratamos de inculcar a cuantos sirven a España desde la Armada: Espíritu de sacrificio, compañerismo, lealtad y sentido del deber. Este reto que afrontas, al haber decidido venir con nosotros, es muy fácil de superar si te apoyas en esos valores.

No tengas dudas: Has tomado una buena decisión al ingresar en esta gran familia que es la Armada. Siéntete orgulloso de pertenecer a ella. Aprende pronto tu profesión, haz las cosas lo mejor que sepas y ten afán de superación.

Y recuerda que el compromiso de servicio que hemos contraído, al jurar o prometer, ante la Bandera de España, hay que mantenerlo, día a día, con entusiasmo y optimismo. Puedo asegurarte que la Armada sabrá reconocer tu entrega, esfuerzo y la “honrada ambición” por mejorar tu profesión.

Te deseo la mejor de las suertes en todas las singladuras en las que vas a navegar a bordo de este magnífico buque que es la Armada.

Manuel Rebollo

*Almirante General
Jefe de Estado Mayor de la Armada*

Madrid, 7 de octubre de 2011
“Festividad de Ntra. Sra. del Rosario y Aniversario de la Batalla de Lepanto”

1

LA ARMADA: SU HISTORIA, MISIÓN, COMETIDOS Y ORGANIZACIÓN, SUS PERSONAS Y MEDIOS





1 La Armada: su historia, misión, cometidos y organización, sus personas y medios.

1.1 Reseña histórica de la Armada.

1.2 La dimensión marítima de España y la seguridad marítima.

1.3 Misión, principales cometidos y organización de la Armada.

1.4 Las personas de la Armada. El apoyo al personal.

1.5 Los medios de la Armada.



1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LA ARMADA

Nacimiento de la Armada española. Unión de Castilla y Aragón

La Armada, heredera de las marinas de Castilla y de Aragón, es una de las más antiguas del mundo. Efectivamente, los reinados de Jaime I el *Conquistador* de Aragón (1213-1276) y de Fernando III el *Santo* de Castilla (1217-1252), marcan el comienzo de los grandes hechos navales hispánicos del siglo XIII.

La incorporación de Cataluña al reino de Aragón hace de este reino una potencia marítima que domina el Mediterráneo occidental, capaz de reconquistar las Baleares y Valencia, además de efectuar numerosas expediciones exitosas. Su proyección marítima sirve de poderoso estímulo para el desarrollo de la Marina y, así, bajo el reinado de Pedro III el *Grande* (1276-1285) se conquista el reino de Sicilia en 1282 y se inicia su expansión por el Mediterráneo, con Roger de Lauria como su primer almirante (esta palabra procede del árabe *amir al-bahar* que significa *Jefe de la mar*).

Por otra parte, durante el reinado de Fernando III, una flota castellana al mando del primer almirante de Castilla Ramón Bonifaz se adentra por el Guadalquivir, rompe las cadenas que cerraban el puerto y conquista Sevilla en 1248, dando nuevo impulso a la Reconquista. Poco después, con la expedición a Canarias, se inicia la expansión castellana por el Atlántico.

En todos estos años destacan como almirantes y señores de la mar: por Castilla, Pero Niño, Jofre Tenorio, Sánchez Tovar y Martínez de la Fe y por Aragón los famosos Roger de Lauria, Roger de Flor y Cabrera.

La historia moderna de la Marina española comienza en los últimos años del siglo XV, con la unión de los reinos de Castilla y de Aragón y el reinado de los Reyes Católicos Isabel y Fernando (1469-1516). El primer hecho relevante y que marca el devenir, no sólo de la Marina sino también de la nueva nación española, es el descubrimiento de América por parte de Cristóbal Colón en el año 1492. Tras este descubrimiento y la reconquista de Granada, en el mismo año, España entra en el siglo XVI dueña de sus destinos y con todos los factores necesarios para llegar a ser una potencia naval. A partir de este momento histórico se producen hechos de gran relevancia, como la exploración y conquista de gran parte del continente americano, el descubrimiento del océano Pacífico, la primera vuelta al mundo finalizada por Juan Sebastián de Elcano (1519-1522), el descubrimiento y conquista de las islas Filipinas, y el establecimiento de las flotas de galeones con escolta de buques de guerra, para protegerlos frente a los ataques de la piratería independiente o amparada por otras naciones europeas.

La primera gran acción conjunta de las dos armadas tiene lugar en la conquista de Orán en 1509. Con esta expedición organizada y planificada por el rey Fernando y apoyada financieramente por Castilla, da comienzo la presencia española en el norte de África.

Auge y declive del poder naval

Durante el reinado de Felipe II (1556-1598) hay dos acontecimientos navales de primera magnitud y distinto signo.

El primero de ellos ocurre en 1571, cuando una armada combinada con galeras de países cristianos, al mando de don Juan de Austria, vence en Lepanto a una poderosa escuadra turca, y frena el avance del poderío turco en el Mediterráneo occidental. En 1580 se produce la unión de los reinos peninsulares de España y Portugal, con el importante protagonismo naval de don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, en aquellos momentos el gran marino de España.

Posteriormente, en 1588, una impresionante escuadra conocida como *La Invencible*, intenta invadir Inglaterra, pero los fuertes temporales imposibilitan la empresa.

Los reinados de los tres últimos Austrias, Felipe III (1598-1621), Felipe IV (1621-1665) y Carlos II (1665-1700), se caracterizan por las guerras con los independentistas holandeses y franceses, tanto en Europa como en las Indias y las Filipinas. Los comienzos del declive se inician en el reinado de Felipe III; con Felipe IV hay un leve intento de recuperación, se producen nuevas guerras contra Inglaterra y Francia en la búsqueda de un equilibrio imposible; y ya con Carlos II, último rey de la dinastía austriaca, el deterioro de la vida pública española es un hecho evidente, que conduce a la pérdida del poder naval, como consecuencia del abandono y la dejación de la Armada por parte del Estado.

El resurgimiento naval en el siglo XVIII

En 1700, al morir el rey Carlos II sin descendencia, pugnan por acceder al trono español el archiduque Carlos de Austria y Felipe de Anjou, estallando la llamada Guerra de Sucesión que, tras más de 13 años de lucha, finaliza

con la firma del Tratado de Utrecht. Este Tratado consolida a Felipe V como rey de España, iniciándose la dinastía borbónica, establece la cesión de las posesiones españolas en Italia y los Países Bajos, Menorca y Gibraltar.

El nuevo rey de España Felipe V (1724-1746) inicia una serie de reformas en la administración española, que hacen patentes el estado de precariedad de la Armada y de sus estructuras orgánicas. El monarca supo rodearse de personas preparadas que impulsaron la creación de una nueva Armada. La primera reforma de este gran proyecto vino de la mano de don José Patiño, que impulsó la construcción de los astilleros de Cádiz y Ferrol y de sus arsenales. La política de reconstrucción y de preparación de la Armada comenzada por éste fue continuada por el Marqués de la Ensenada. Con esta política naval se pusieron en marcha nuevos planes de expansión de la Armada y de mejoras en todos los ramos de la administración del Estado.

En 1741 cabe destacar la defensa de Cartagena de Indias por Blas de Lezo, que derrotó a una poderosa escuadra inglesa al mando del almirante Vernon, que tuvo que retirarse a pesar de su abrumadora superioridad.

En el Mediterráneo destaca la figura del Teniente General Barceló, quien desde marinero ascendió al más alto empleo de la Armada, distinguiéndose por sus batallas navales contra los berberiscos y el asedio a Gibraltar.

Después de la política de neutralidad de Fernando VI el *Prudente* (1746-1759), el nuevo rey Carlos III (1759-1788), encuentra dificultades para mantener esta política y así, en 1762, estalla la guerra con Inglaterra. España pierde parte de sus posesiones en América, Florida, Pensacola y la colonia de Sacramento en el Uruguay, aunque esta última se recupera un año más tarde. A partir de 1779, España declara la guerra de nuevo a Inglaterra y apoya a los nuevos Estados Unidos de América en su guerra de independencia que finaliza en el año 1783. Tras estos sucesos, se recuperan la Florida y Menorca.

En el ámbito científico, se reanudan las expediciones náuticas de Jorge Juan y Ulloa para la medida del arco de meridiano y comprobar la forma del globo terrestre. Por su parte, Tofiño elabora el atlas con numerosas cartas náuticas de España, norte de África y de la costa oriental de América del Sur. En la costa noroeste de América, se explora la costa de Alaska alcanzando los 60° de latitud norte. En América del Sur se explora la Patagonia y se cartografía la costa del Pacífico por Malaspina y Bustamante en su viaje científico por los océanos Atlántico y Pacífico entre 1789 y 1794.

La Marina del siglo XIX, la Guerra de la Independencia. De Trafalgar al 98

El siglo XIX comienza con el combate de Trafalgar en 1805, donde se pone de manifiesto la escasez de recursos de la Armada y su consecuente falta de preparación.

La batalla de Trafalgar está llena de hechos heroicos. El mando de la escuadra española lo ostenta el Teniente General Gravina y, entre sus muchos combatientes, destaca el Brigadier Churruca al mando del navío *San Juan Nepomuceno*. La escuadra inglesa, mandada por Nelson, derrota a la escuadra franco-española; Nelson muere y para España supone el inicio de su declive como potencia naval y mundial.

Invasida la península por las tropas francesas, el 2 de mayo de 1808 estalla un levantamiento iniciado en Madrid y seguido en toda España al grito de *¡Independencia!*, que da comienzo a una guerra en la que se lucha encarnizadamente por todas las tierras de España, que se prolonga durante 6 años, hasta expulsar del suelo patrio a los invasores franceses. En la bahía de Cádiz se rinde la escuadra francesa del almirante Rosilly. Al no disponer de unidades navales, los oficiales y las tropas de la Marina combaten por tierra, integradas en los regimientos del Ejército, estando presentes en todos los frentes y batallas que se libran contra el invasor.

La trayectoria de la Armada durante el siglo XIX no puede sustraerse a las convulsiones políticas de todo tipo que sufre España (guerras carlistas y revoluciones iberoamericanas). A mediados del siglo XIX se incorpora a la Armada el primer buque de vapor de ruedas, la fragata *Isabel II*. Son notables los esfuerzos de la Armada a mediados del siglo en la lucha contra la piratería en Filipinas y en la guerra del Pacífico contra Perú, Chile y Bolivia, donde destaca la figura del almirante Méndez Núñez.

Se construyen nuevos buques como el acorazado *Pelayo* y los cruceros *Reina Regente*, *Lepanto* y *Alfonso XII*, se modernizan los arsenales de La Carraca, Ferrol y Cartagena y se ponen las quillas de los cruceros acorazados *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*. También se bota, casi en vísperas del conflicto con los Estados Unidos, el acorazado *Carlos V*, y el submarino *Peral* realiza sus pruebas con notable éxito, aunque su proyecto fue abandonado.

El siglo acaba con otra crisis de gran trascendencia para la Armada y para España, la guerra Hispano-Americana de 1898, por la que España pierde las provincias de ultramar, Cuba y Filipinas, que pasaron a manos de los Estados Unidos.

La Marina del XX, nacimiento de las armas especiales. Guerra Civil

El conflicto con los Estados Unidos genera a la Armada una grave crisis de la que tarda años en comenzar su recuperación, gracias a los programas navales de Ferrándiz y Miranda.

El 17 de febrero de 1915 nace el Arma Submarina al aprobarse la *ley Miranda*, que contempla la construcción de 28 submarinos, cuatro a adquirir en el extranjero y el resto en España; con la llegada de los cuatro primeros, se organiza la infraestructura necesaria y se crea la Base y la Escuela de Submarinos en Cartagena.

Para dotar a la Armada de capacidad aérea, en 1917 se crea la Aeronáutica Naval y se establecen estaciones principales en Ferrol, Cádiz y Cartagena, y secundarias en Mahón y en Vigo. A lo largo de su corta existencia se llega a tener más de 100 aviones en línea de vuelo.

El último hecho que se contempla en esta panorámica es la actuación de la Armada en el desembarco de Alhucemas en 1925.

La caída de la Monarquía y el advenimiento de la Segunda República transforman sustancialmente el panorama político español. Tras el alzamiento militar del 18 de julio de 1936, estalla en España la Guerra Civil que dura tres años, con dos marinas enfrentadas, lo que produce un doloroso desgarramiento de muy difícil recuperación. Al conflicto le siguen los difíciles años de la posguerra, grandes esfuerzos y sacrificios.

Con los diferentes planes y programas navales que, desde 1939 a 1960, se conciben o ejecutan, y los posteriores tras la firma de los acuerdos de cooperación hispano-norteamericanos de 1953, la Marina vive un nuevo proceso de recuperación técnica y de modernización, y comienza una etapa de colaboración con las marinas de los países occidentales. Etapa que culmina con la integración de España en la OTAN (1982) y en la Unión Europea (1986), dando comienzo a la participación en misiones internacionales, que se prolongan hasta nuestros días.

Origen de la bandera española

En el siglo XVIII, al estar varias naciones regidas por monarcas pertenecientes a la Casa de Borbón, cuyo color distintivo era el blanco, las banderas de sus buques sólo se diferenciaban por el escudo, lo que era motivo de frecuentes equivocaciones en la mar. Para evitar estos graves inconvenientes, el ministro de Marina Valdés propuso una nueva bandera, diseñada para distin-

guir a las unidades de la Armada Real, con los colores rojo y gualda, que fue aprobada por el Rey en Real Decreto de 28 de mayo de 1785. En los años siguientes se extendió su uso a castillos, arsenales, escuelas de la Marina y, posteriormente, por Real Decreto de 13 de octubre de 1843, se daba unidad a las enseñas, adoptándola también como bandera del Ejército, Milicia Nacional y demás dependencias del Estado.

Patrona de la Marina

Después de la victoria de Lepanto el 7 de octubre de 1571, se adoptó como patrona de la Marina a Nuestra Señora del Rosario, por ser el día de su festividad. La imagen que existía en el convento de Santo Domingo de Cádiz se embarcaba en la flota de galeones para la navegación al Nuevo Mundo (por eso se denominaba la *Galeona*) con el ceremonial especial que especificaban las Ordenanzas. Más adelante fue tomando cuerpo el culto oficial a la Virgen del Carmen hasta que, por Real Orden de 1901, es declarada Patrona de la Armada, y también de las marinas mercante, deportiva y pesquera. El día 16 de julio, en todos los pueblos costeros de España, se celebra su festividad con gran solemnidad y fervorosas procesiones marineras.

Patrón de la Infantería de Marina

Los antiguos batallones de Marina, origen del Cuerpo de Infantería de Marina, reconocieron por patrono a San Juan Nepomuceno, como se recoge en esta invitación que el 15 de mayo de 1784 hace el Capitán General a don Francisco Jovellanos, y que dice así: *“está V.S. convidado por S.E. para asistir a la función de los Batallones de Marina en la iglesia parroquial a San Juan Nepomuceno, Patrono de ellos”*.

1.2 LA DIMENSIÓN MARÍTIMA DE ESPAÑA Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA

España ha sido a lo largo de los tiempos, y sigue siendo hoy, una nación de marcado carácter marítimo por su geografía, su historia, su dependencia de la mar, y su estilo de vida.

La propia forma y disposición del territorio nacional, compuesto por la mayor parte de la península Ibérica, los archipiélagos de Canarias y Baleares, y las Ciudades y peñones españoles situados en el norte de África, convierten a la mar en un espacio necesario para la vertebración de España.

Rodeada por las principales vías de comunicación marítima mundiales, que transcurren por el océano Atlántico y el mar Mediterráneo y que desde hace siglos sirven para comunicar los continentes, España se encuentra en un punto central para el transporte marítimo mundial. Por las vías de comunicación marítimas viaja la mayor parte del comercio, más del 80%, convirtiéndolas en las “arterias” por las que circula la “sangre” del sistema económico global. Desde nuestras costas y puertos podemos ver gigantescos buques, verdaderos almacenes, que traen desde lejanos puertos los productos que consumen las sociedades europeas y los entregan justo a tiempo para que lleguen a nuestros hogares en el momento preciso: combustibles, materias primas, productos manufacturados etc. La interrupción de cualquiera de ellas, cerca o lejos de nuestras costas, supondría un grave problema de desabastecimiento de las economías europeas, y entre ellas de la española. Pero a través de la mar no sólo recibimos bienes, también nuestras exportaciones salen de España por barco llevando las marcas nacionales hasta los lugares más lejanos del planeta.

España es también un país de primer orden en pesca marítima y nuestra flota continua siendo una de las más importantes del mundo por tamaño y por capturas. Empresas y buques españoles faenan en los principales caladeros mundiales para proporcionar los productos que demanda la sociedad española, que se encuentra entre las que más productos de la mar consumen por persona a nivel mundial, y se han convertido en los últimos años en un referente mundial en el sector.

Y por supuesto no es posible ignorar la importancia del turismo para nuestra economía, un turismo que descansa en gran parte en la calidad de nuestros 8.000 kilómetros de costa.

Además de tantas otras actividades relacionadas con la mar y su explotación como la náutica deportiva y de recreo, las energías renovables o la acuicultura es en las que España puede ser considerada uno de los líderes a nivel mundial.

Para tratar de cuantificar la importancia de la mar en nuestra economía se han realizados números estudios. De ellos podemos estimar que el total de las actividades relacionadas con la mar supone aproximadamente el 3% de lo que España produce al año, y que más de un millón de españoles trabaja directa o indirectamente en temas marítimos.

Pero no es únicamente la geografía y la economía lo que nos vincula con la mar. España ha sido a lo largo de la historia una nación de navegantes, hombres que llevaron nuestra cultura y tradiciones por los cinco continentes hasta regiones a las que hoy día seguimos vinculados estrechamente a través de los mares y océanos, desde América hasta el Extremo Oriente. Y una buena parte de nuestra cultura y de nuestra ciencia está vinculada a la mar. Como dijo el almirante Guillén: “Europa aprendió a navegar en libros españoles”

Además de la defensa del territorio contra cualquier amenaza procedente de la mar, y de la protección de las líneas de comunicación marítima, la defensa de los intereses de España en la mar se ve amenazada hoy en día por una serie de riesgos que parecían haber desaparecido de los océanos durante la última mitad del siglo XX, como la piratería y el tráfico de seres humanos. A ellos se han unido también un gran número de actividades delictivas de gran importancia y repercusión en las sociedades occidentales, como es el tráfico de drogas y armas, que han encontrado en la mar su medio de propagación hasta nuestras sociedades. Todas estas amenazas, se produzcan cerca o lejos de nuestras costas, tienen repercusión sobre los intereses marítimos de España y sobre la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

Las actividades encaminadas a prevenir y contrarrestar estos riesgos y amenazas se engloban en lo que ha dado en llamarse en todo el mundo la Seguridad Marítima, a la que contribuyen no sólo las marinas de guerra sino todas aquellas organizaciones con medios y responsabilidades en la mar, en un esfuerzo común.

Como cualquier nación con una dimensión marítima importante España ha tenido a lo largo de los siglos, y tiene hoy, una Armada capaz de defender sus intereses en y desde la mar. Por ello la Armada dispone hoy de una fuerza equilibrada, capaz de afrontar los retos que puedan plantearle las misiones tradicionales de disuasión y defensa, las de gestión de crisis o las de seguridad marítima.

1.3 MISIÓN, PRINCIPALES COMETIDOS Y ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA

Misión y principales cometidos

La Ley Orgánica 5-2005 que regula la Defensa Nacional, establece las bases de la organización militar conforme a los principios establecidos en la Constitución.

De esta forma se establecen las siguientes misiones principales:



- Las Fuerzas Armadas, de acuerdo con el artículo 8.1 de la Constitución, tienen atribuida la misión de garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional.
- Las Fuerzas Armadas contribuyen militarmente a la seguridad y defensa de España y de sus aliados, en el marco de las organizaciones internacionales de las que España forma parte, así como al mantenimiento de la paz, la estabilidad y la ayuda humanitaria.
- Las Fuerzas Armadas, junto con las Instituciones del Estado y las Administraciones públicas, deben preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas, conforme a lo establecido en la legislación vigente.
- Las Fuerzas Armadas pueden, asimismo, llevar a cabo misiones de evacuación de los residentes españoles en el extranjero, cuando circunstancias de inestabilidad en un país pongan en grave riesgo su vida o sus intereses.

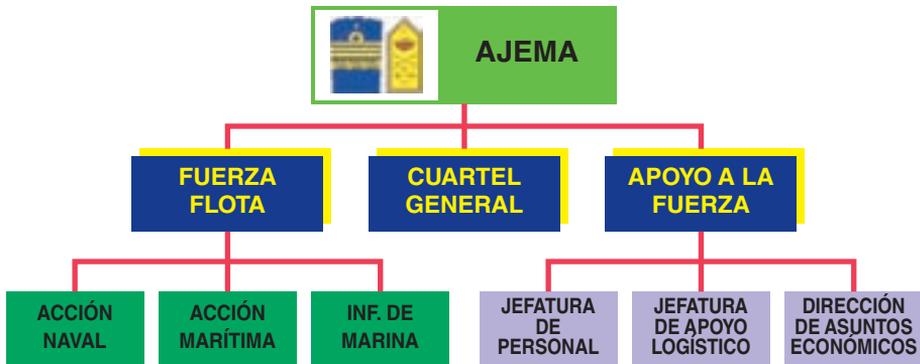
Organización Básica a nivel de Fuerza, Apoyo a la Fuerza y Cuartel General de la Armada

El Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, bajo el mando de sus respectivos Jefes de Estado Mayor, están estructurados orgánicamente en “CUARTEL GENERAL, FUERZA y APOYO A LA FUERZA”

LA ARMADA

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA ARMADA

ORDEN DEF/3771/2008 de 10 de dic. BOD 2/2009



a) Organización de la Fuerza de la Armada

Los objetivos permanentes de la organización de la Armada son asegurar la existencia y eficacia de una Fuerza Naval equilibrada moderna y con el adecuado grado de alistamiento operativo.

La necesidad actual de actuar en escenarios cada vez más alejados del territorio nacional, en misiones de Seguridad Marítima, donde resulta esencial la coordinación con diferentes organismos militares y civiles aconseja la integración de la "FUERZA" bajo una única estructura "LA FLOTA"



La Flota se estructura orgánicamente en tres componentes para facilitar su preparación: Fuerza de Acción Naval, Fuerza de Acción Marítima y Fuerza de Infantería de Marina. Además, bajo la dependencia directa del Almirante de la Flota, se encuentran encuadradas orgánicamente la Flotilla de Submarinos y la Flotilla de Aeronaves.

El Mando orgánico de la Flota lo ejerce un Almirante del Cuerpo General de la Armada, en situación de servicio activo, con la denominación de Almirante de la Flota (ALFLOT).



– *La Fuerza de Acción Naval (FAN)*



Formada por el conjunto de medios y unidades de la Armada que tienen por cometido principal efectuar misiones principalmente relacionadas con las capacidades siguientes:

“Proyección del poder naval, protección, libertad de acción y apoyo logístico operativo”

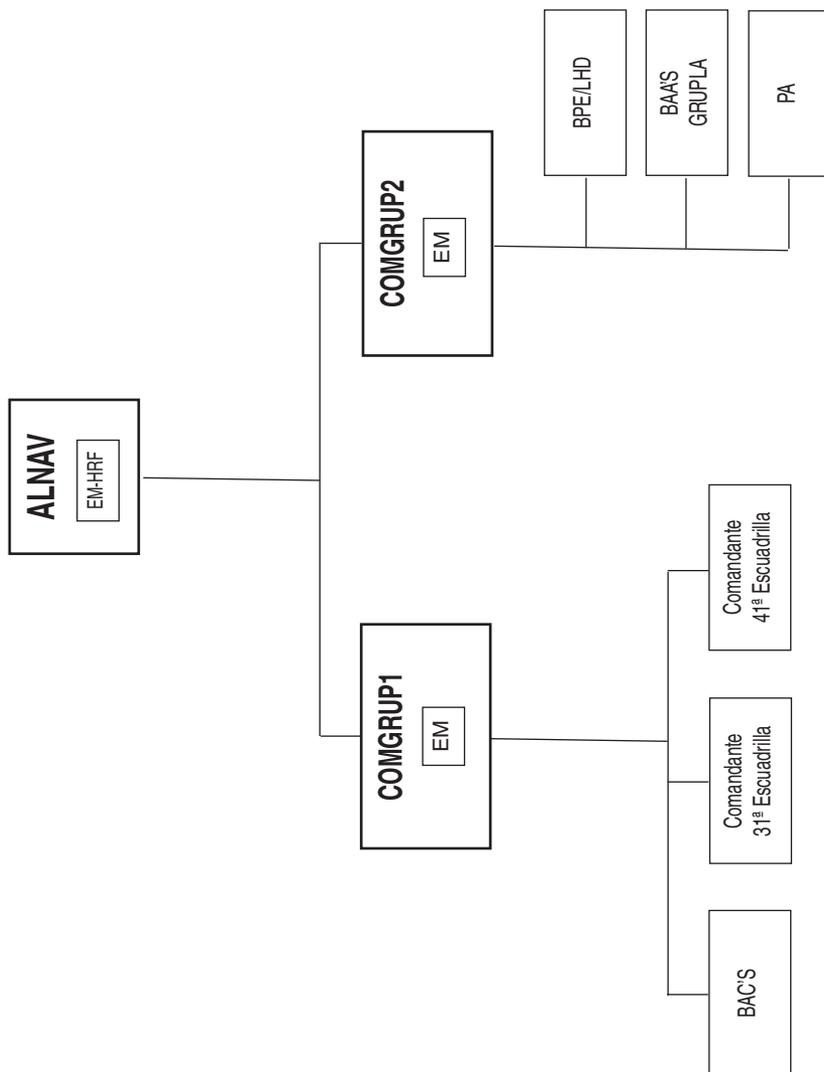
El Mando orgánico de la Fuerza de Acción Naval lo ejerce un Vicealmirante del Cuerpo General de la Armada, en situación de servicio activo, con la denominación de Almirante de Acción Naval (ALNAV), con su Cuartel General en Rota.

De este mando dependen orgánicamente las unidades del Grupo de Acción Naval (COMGRUP-1) formado por las fragatas pertenecientes a la 41ª Escuadrilla, con base en Rota, las correspondientes a la 31ª Escuadrilla, con base en Ferrol, y los buques de aprovisionamiento en combate (BAC), con base en Ferrol y Rota.

También depende de este mando las unidades del Grupo de Acción Naval (COMGRUP-2), que cuenta con buques (portaaviones, buques de asalto anfibios y LHD) y una unidad en la que se integran las embarcaciones utilizadas en las operaciones anfibias para el movimiento buque-costa.



De este mando dependen orgánicamente las unidades relacionadas en el organigrama:



– *La Fuerza de Acción Marítima (FAM)*



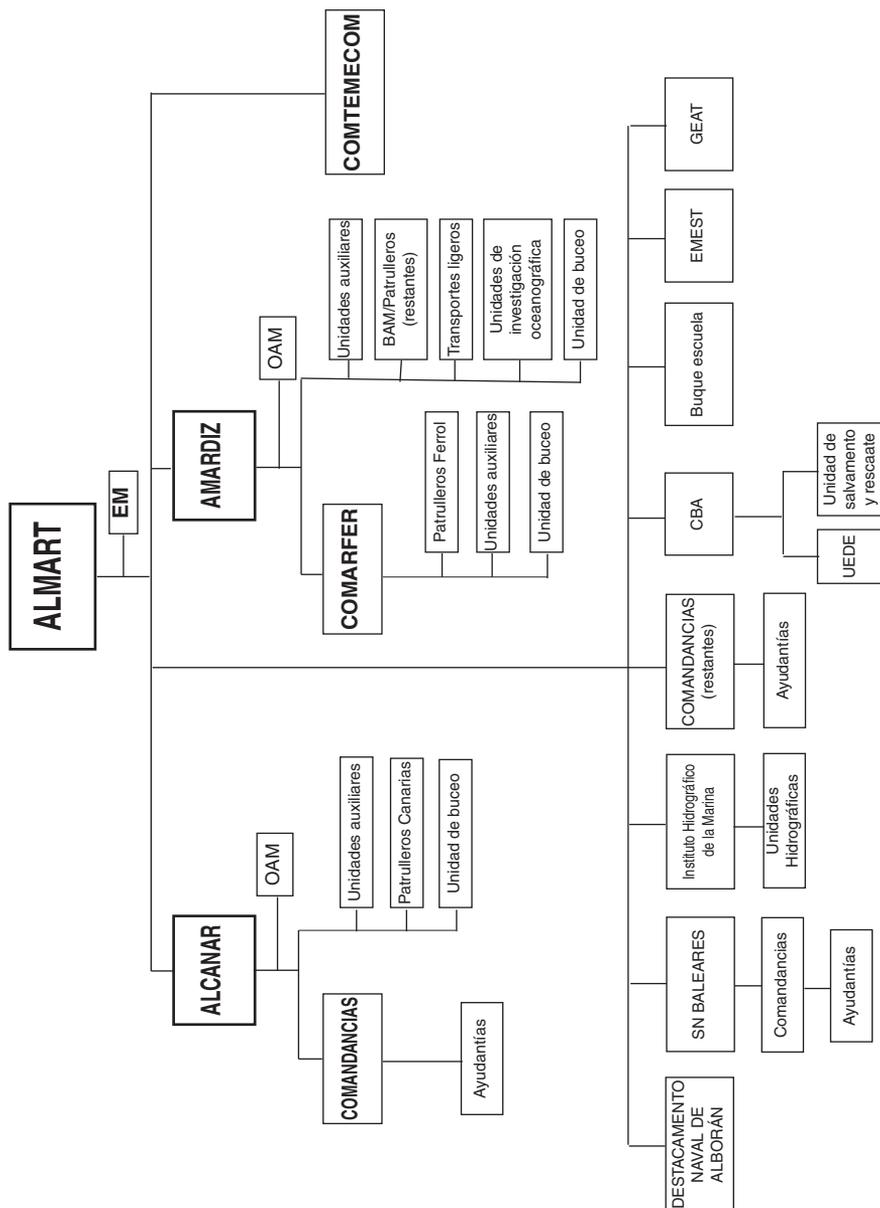
Formada por el conjunto de medios y unidades de la Armada que tienen por cometido principal efectuar misiones principalmente relacionadas con la capacidad de Acción Marítima y con la capacidad de Libertad de Acción.

Dichas capacidades se materializan en la vigilancia marítima de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional y en garantizar la seguridad marítima en dichos espacios, así como en contribuir al conjunto de actividades que llevan a cabo las distintas administraciones públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo.

Además cuenta con buques de vigilancia marítima, unidades auxiliares, buques científicos y el buque escuela, y centros especializados relacionados con la acción del Estado en la mar, comandancias y ayudantías navales.

El Mando orgánico de la Fuerza de Acción Marítima corresponde a un Almirante o Vicealmirante del Cuerpo General de la Armada, en situación de servicio activo, con la denominación de Almirante de Acción Marítima (ALMART) y con su Cuartel General en Cartagena.

De este mando dependen orgánicamente las unidades relacionadas en el siguiente organigrama:



– *La Fuerza de Infantería de Marina*

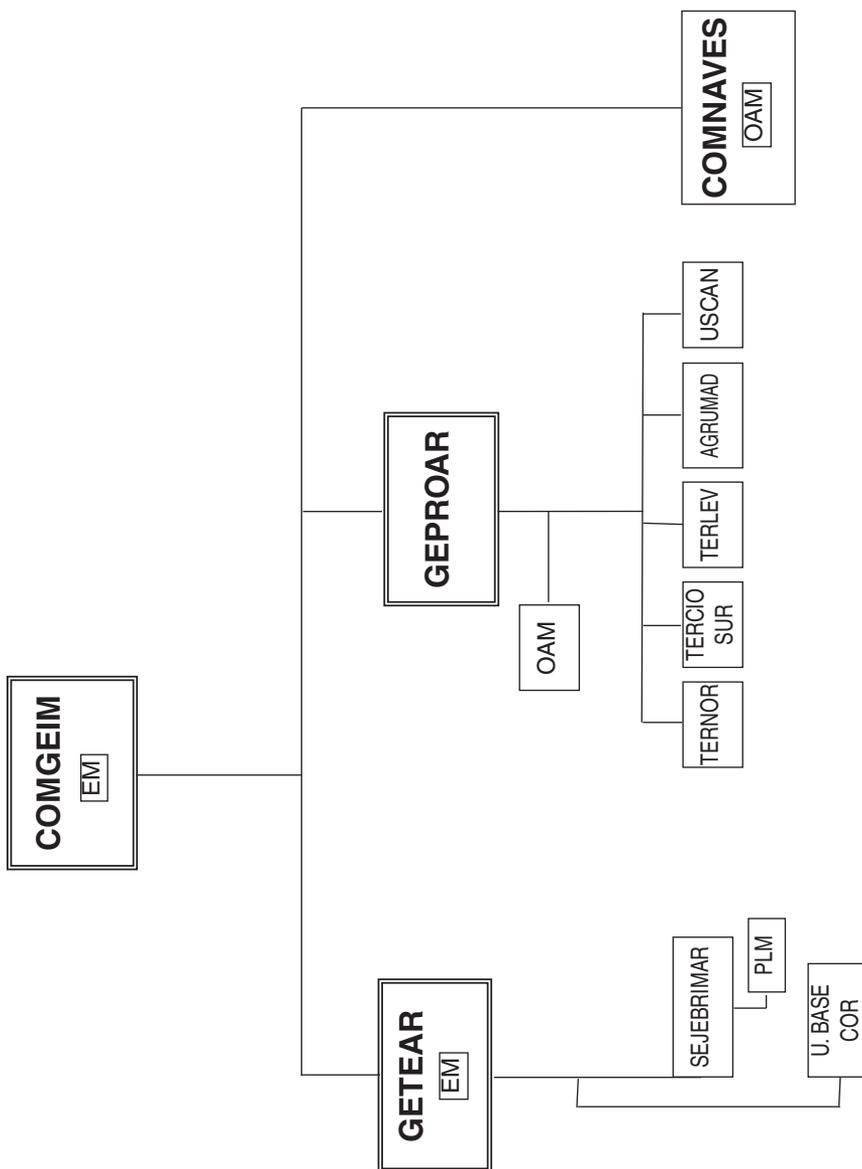


Formada por el conjunto de medios y unidades de la Armada que tienen por cometido principal efectuar misiones relacionadas con la capacidad de proyección del poder naval sobre tierra, mediante la realización de operaciones militares en la costa, iniciadas en la mar.

Además, su preparación ha de estar dirigida a la capacitación para realizar cometidos relacionados con las operaciones de guerra naval especial, con proporcionar protección y seguridad física a las personas, unidades, centros y organismos de la Armada y con otros que puedan asignársele, en los que desarrolle su capacidad de acción en tierra y/o contribuya a la seguridad marítima.

El Mando orgánico de la Fuerza de Infantería de Marina corresponde a un General de División del Cuerpo de Infantería de Marina, en situación de servicio activo, con la denominación de Comandante General de la Infantería de Marina (COMGEIM). Tiene su Cuartel General en San Fernando (Cádiz).





– *La Flotilla de Submarinos (FLOSUB)*



Uno de los núcleos básicos sobre el que se constituye la capacidad específica para garantizar la libertad de acción de fuerzas navales operando en cualquier área geográfica, especialmente en teatros litorales y escenarios costeros alejados del territorio nacional. Está compuesta por submarinos de la clase Agosta S-70.

El Comandante de la Flotilla de Submarinos es un Capitán de Navío del Cuerpo General de la Armada, en situación de servicio activo.



– *La Flotilla de Aeronaves (FLOAN)*



Es el núcleo sobre el que se constituye las unidades aéreas embarcadas para contribuir a la constitución de todas las capacidades de la Fuerza de la Armada.

El Comandante de la Flotilla de Aeronaves es un Capitán de Navío del Cuerpo General de la Armada o un Coronel de Infantería de Marina, en situación de servicio activo.



– *El Centro de Evaluación y Certificación para el Combate (CEVACO)*



El Almirante de la Flota dispone para la evaluación y certificación de unidades para el combate de un centro específico denominado CEVACO. El Comandante es un Capitán de Navío del Cuerpo General o un Coronel del Cuerpo de Infantería de Marina, en situación de servicio activo, que bajo la dependencia directa del Almirante de la Flota, tendrá como cometido evaluar y certificar la preparación para el combate así como para apoyar el adiestramiento de las unidades de la Flota.

– *El Centro de Doctrina de la Flota*

Para el desarrollo de la doctrina y procedimientos de empleo de unidades de la Flota, el Almirante de la Flota dispone del Centro de Doctrina de la Flota.

b) *Apoyo a la Fuerza*

– *La Jefatura de Personal*



Con dependencia directa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, constituye el organismo en el que se centraliza, bajo un mando único, el apoyo a la Fuerza en todo lo relacionado con el recurso humano de la Armada. El cargo lo ejerce un Almirante del Cuerpo General de la Armada en situación de servicio activo.

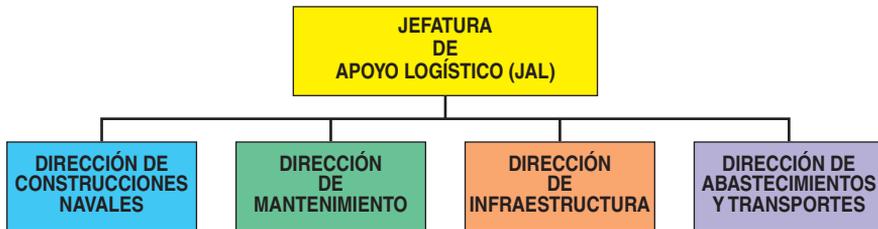


– *La Jefatura de Apoyo Logístico*



Con dependencia directa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, constituye el organismo en el que se centraliza, bajo un mando único, el apoyo a la Fuerza en todo lo referente al recurso de material. En ella se realiza la dirección, gestión, administración y control de recursos de material de la Armada. Cuenta con cuatro Direcciones, cada una de ellas responsable de su respectiva área funcional.

El cargo lo ejerce un Almirante del Cuerpo General de la Armada en situación de servicio Activo.



La JAL, además de estas cuatro Direcciones también cuenta con los siguientes órganos periféricos:



Jefatura del Apoyo en la Bahía de Cádiz (Arsenal de la Carraca y Base Naval de Rota)



Arsenal de Ferrol



Arsenal de Cartagena



Arsenal de Las Palmas

– *La Dirección de Asuntos Económicos (DAE)*



Es el organismo en el que se centraliza, bajo un mando único y dependencia orgánica del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, el apoyo a la Fuerza en lo referente a la dirección, gestión, administración y control del recurso financiero.

El cargo de Director de Asuntos Económicos lo ejerce un General de División del Cuerpo de Intendencia de la Armada en situación de servicio activo.

c) *Cuartel General de la Armada*

El Cuartel General de la Armada está constituido por los órganos que encuadran los medios humanos y materiales necesarios para asistir al Jefe de Estado Mayor de la Armada en el ejercicio del mando.

El principal de estos órganos es el Estado Mayor de la Armada (EMA), Órgano Auxiliar de Mando del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, al que asiste en el ejercicio del mando de la Armada y en sus responsabilidades relativas a la preparación de la Fuerza, cumplimiento de las misiones específicas de carácter permanente en tiempo de paz y administración de los recursos asignados a la Armada.



1.4 LAS PERSONAS DE LA ARMADA. EL APOYO AL PERSONAL

Cuerpos y Empleos

Los militares de carrera y los militares de tropa y marinería se integran, y los militares de complemento se adscriben, en los distintos Cuerpos de acuerdo con los cometidos que deban desempeñar (Capítulo III Art. 25 Ley 39/2007 de la Carrera Militar).

Los cuerpos específicos de la Armada son los siguientes:

- Cuerpo General de la Armada.
- Cuerpo de Infantería de Marina.
- Cuerpo de Intendencia de la Armada.
- Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Los cuerpos comunes de las Fuerzas Armadas son los siguientes:

- Cuerpo Jurídico Militar.
- Cuerpo Militar de Intervención.
- Cuerpo Militar de Sanidad.
- Cuerpo de Músicas Militares.

Dentro de cada cuerpo los militares profesionales se agrupan en una o varias escalas de oficiales, una escala de suboficiales y en escala de marinería o de tropa.

Los militares se agrupan en las categorías siguientes: oficiales generales, oficiales, suboficiales y tropa y marinería. (Capítulo II, Art. 20 de la ley 39/2007 de la Carrera Militar).

Los militares de la categoría de marinería y tropa, que constituyen la base de la estructura orgánica y operativa de las Fuerzas Armadas, desempeñan trabajos y cometidos en aplicación de procedimientos establecidos o los que se les encomiende por órdenes concretas. De su profesionalidad, iniciativa y preparación depende en gran medida la eficacia de la organización militar.

El marinero pertenece al Cuerpo General de la Armada, escala de marinería y categoría militar de tropa y marinería.

El soldado pertenece al Cuerpo de Infantería de Marina de la Armada, escala de tropa y categoría militar de tropa y marinería.

Dentro de las diferentes categorías los militares están ordenados por empleos y, dentro de éstos, por antigüedad, criterio esencial en la organización jerarquizada de las Fuerzas Armadas. (Capítulo II, Artículo 21 de la Ley 39/2007 de la Carrera Militar).

Los empleos militares en la Armada, con indicación de sus denominaciones básicas y las categorías en las que se agrupan, son los siguientes: (Artículo 21 de la Ley 39/2007 de la Carrera Militar).

- **Oficiales Generales:**
 - Capitán General (Su Majestad el Rey)
 - Almirante General
 - Almirante
 - Vicealmirante o General de División
 - Contraalmirante o General de Brigada
- **Oficiales:**
 - Capitán de Navío o Coronel
 - Capitán de Fragata o Teniente Coronel
 - Capitán de Corbeta o Comandante
 - Teniente de Navío o Capitán
 - Alférez de Navío o Teniente
 - Alférez de Fragata o Alférez

- **Suboficiales:**
 - Suboficial Mayor
 - Subteniente
 - Brigada
 - Sargento Primero
 - Sargento
- **Tropa y Marinería:**
 - Cabo Mayor
 - Cabo Primero
 - Cabo
 - Soldado o Marinero

Con el nombre de divisas, se conoce al conjunto de galones o estrellas que indican el grado o empleo que ostenta el personal militar según el uniforme. La divisa se llevará en las hombreras, en las mangas, en el cuello o en el pecho. Los distintivos, son insignias que sirven para diferenciar en las divisas los distintos cuerpos.

En el Capítulo 3, en el apartado 3.2. de “Formación militar”, se explican las divisas y normas de tratamiento.

Carrera Militar

La carrera militar de los miembros de las Fuerzas Armadas queda definida por la ocupación de diferentes destinos, el ascenso a los sucesivos empleos y la progresiva capacitación para puestos de mayor responsabilidad, combinando preparación y experiencia profesional en el desempeño de los cometidos de su cuerpo y en el ejercicio de las facultades de su escala y, en su caso, de las especialidades que haya adquirido. (Título V, Capítulo II, Art. 74 Ley 39/2007).

La condición de militar de carrera se adquiere al incorporarse a una escala de oficiales o de suboficiales con la obtención del primer empleo militar, o accedan a una relación de servicios de carácter permanente los militares de tropa y marinería. (Título V, Capítulo II, Art. 76 Ley 39/2007).

El régimen de ascensos tiene como finalidad asegurar que se disponga de los profesionales con las aptitudes y experiencia adecuadas en los sucesi-

vos empleos de cada escala, para conseguir la máxima eficacia y cohesión de las Fuerzas Armadas.

Los ascensos de los militares profesionales de marinería y tropa a los empleos de cabo y cabo primero, se producirán con ocasión de vacante por los sistemas de concurso o concurso-oposición y el de ascenso a cabo mayor se producirá con ocasión de vacante por el sistema de elección. (Capítulo IV, Art. 13 Ley 8/2006).

El modelo definido en la ley garantiza al personal de tropa y marinería la posibilidad de completar su trayectoria profesional comenzando su relación de servicios con un compromiso inicial renovable hasta seis años de duración y ofreciéndoles la opción de suscribir otro de larga duración que llegará hasta los 45 años de edad, durante cuya vigencia podrán acceder a una relación de servicios de carácter permanente y por consiguiente a la adquisición de la condición de militar de carrera (Título V, Capítulo II, Art. 76 Ley 39/2007) en las plazas que se determinen en la provisión anual, conservando el empleo que tuvieran.

Alcanzados los 45 años, y en el caso de que no se haya adquirido la condición de militar de carrera, cesa la relación de servicio activo en las Fuerzas Armadas, accediendo el militar profesional de tropa y marinería, que así lo decida y que haya cumplido al menos 18 años de servicio, a la condición de reservista de especial disponibilidad, y con ella al derecho a percibir mensualmente una asignación económica.

El militar profesional de tropa y marinería que resuelva compromiso de larga duración podrá recibir una prima en función de los años de servicio que haya prestado y siempre que no acceda a la condición de reservista de especial disponibilidad.

Para quienes opten por limitar su permanencia en las Fuerzas Armadas a los años previstos en el compromiso inicial, esta ley incluye el reconocimiento del tiempo servido en los Ejércitos como mérito en el acceso a las Administraciones Públicas, la reserva de plazas para el ingreso en la Guardia Civil y en el Cuerpo Nacional de Policía, mejora en los sistemas de formación profesional y programas de incorporación laboral a concertar con empresarios. A los ciudadanos extranjeros se les permite ampliar la duración de su relación de servicios con las Fuerzas Armadas hasta seis años.

Las especialidades existentes en la Escala de Marinería del Cuerpo General de la Armada y Escala de Tropa del Cuerpo de Infantería de Marina son:

Especialidades fundamentales Escala de Marinería y Tropa					
Cuerpo General				Infantería de Marina	
Maniobra MAN	Operaciones OPS	Energía y Propulsión ENP	Aprovisionamiento APR	Infantería Marina IM	Música MUS

A los militares profesionales de tropa y marinería que lleven, al menos, tres años de tiempo de servicios se les facilitará la promoción interna, mediante el acceso a la enseñanza militar de formación para la incorporación a las escalas de suboficiales. A estos efectos se les reservará entre el 80 y el 100% de las plazas. (Capítulo IV, Art. 15 Ley 8/2006).

También se reservarán plazas a los militares de tropa y marinería para el acceso a la enseñanza militar de formación para la incorporación a las escalas de oficiales.



PROMOCIÓN DEL MTM. REQUISITOS PRINCIPALES.

ASCENSO A CABO:

- CON OCASIÓN DE VACANTE. SISTEMA DE ASCENSO POR CONCURSO O CONCURSO-OPOSICIÓN.
- TIEMPO MÍNIMO EN EL EMPLEO DE MARINERO: 4 AÑOS. TIEMPO EN DETERMINADOS DESTINOS: 3 AÑOS (*).

ASCENSO A CABO PRIMERO:

- CON OCASIÓN DE VACANTE. SISTEMA DE ASCENSO POR CONCURSO-OPOSICIÓN.
- TIEMPO MÍNIMO EN EL EMPLEO DE CABO: 4 AÑOS. TIEMPO EN DETERMINADOS DESTINOS: 2 AÑOS (*).

ASCENSO A CABO MAYOR:

- CON OCASIÓN DE VACANTE. SISTEMA DE ASCENSO POR ELECCIÓN.
- SER MILITAR DE CARRERA.
- TIEMPO MÍNIMO EN EL EMPLEO DE CABO 1º: 10 AÑOS. TIEMPO EN DETERMINADOS DESTINOS: 3 AÑOS (*).
- MÍNIMA TITULACIÓN EXIGIDA: TÍTULO DE TÉCNICO DEL SISTEMA EDUCATIVO GENERAL (SEG) O EQUIVALENTE

COMPROMISO DE LARGA DURACIÓN (CLD)

- TIEMPO MÍNIMO DE PERMANENCIA EN DETERMINADOS DESTINOS: 3 AÑOS (ADMINISTRACIÓN: 2 AÑOS)

OBTENCIÓN CONDICIÓN MILITAR DE CARRERA:

- NÚMERO PLAZAS: CONFORME SE DETERMINE EN PROVISIÓN ANUAL.
- CUALQUIER EMPLEO. TIEMPO MÍNIMO SERVICIOS: 14 AÑOS. TIEMPO EN DETERMINADOS DESTINOS: 9 AÑOS
- TITULACIÓN MÍNIMA EXIGIDA: TÍTULO DE TÉCNICO DEL SISTEMA EDUCATIVO GENERAL (SEG) O EQUIVALENTE

INGRESO EN CENTRO DE FORMACIÓN DE ACCESO A LA ESCALA DE OFICIALES:

- RESERVA DE PLAZAS PARA MTM SEGÚN CONVOCATORIA ANUAL.
- CUALQUIER EMPLEO. TIEMPO MÍNIMO DE SERVICIOS: 3 AÑOS.
- TITULACIÓN EXIGIDA: LA MISMA QUE LA EXIGIDA PARA EL ACCESO A LA UNIVERSIDAD EN EL SEG.

INGRESO EN CENTRO DE FORMACIÓN DE ACCESO A LA ESCALA DE SUBOFICIALES:

- RESERVA DE PLAZAS PARA MTM: ENTRE EL 80 Y EL 100% DE LAS PLAZAS.
- CUALQUIER EMPLEO. TIEMPO MÍNIMO DE SERVICIOS: 3 AÑOS.
- TITULACIÓN EXIGIDA: LA MISMA QUE PARA ACCESO A LA FORM. PROFESIONAL GRADO SUPERIOR EN EL SEG.

(* ADMINISTRACIÓN: 2 AÑOS PARA ASCENSO A CABO Y CABO MAYOR, Y 1 AÑO PARA ASCENSO A CABO 1º

Régimen del Personal

Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, tiene por objeto regular el régimen del personal militar profesional y, específicamente, la carrera militar y todos aquellos aspectos que la conforman.

Asimismo, regula la aportación adicional de recursos humanos a las Fuerzas Armadas, todo ello con la finalidad de que estén en condiciones de cumplir las misiones definidas en la Constitución y en la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional.

Es de aplicación a todos los miembros de las Fuerzas Armadas que adquieren condición militar.

Por otra parte, la Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería tiene por objeto establecer medidas dirigidas a consolidar la plena profesionalización de la Tropa y Marinería de las Fuerzas Armadas.

a) *Vinculación con las Fuerzas Armadas*

- Los españoles podrán vincularse profesionalmente a las Fuerzas Armadas como militares de carrera, como militares de tropa y marinería y también como militares de complemento.
- Son militares de carrera quienes mantienen una relación de servicios profesionales de carácter permanente.
- Los militares de tropa y marinería, que constituyen la base de las Fuerzas Armadas, establecen su relación de servicios profesionales mediante compromisos de carácter temporal y podrán acceder a la condición de militar de carrera en la forma que se especifica en la Ley 39/2007 de la Carrera Militar.

b) *Compromisos de los militares de tropa y marinería*
(Capítulo III, Art. 6 Ley 8/2006)

La relación de servicios profesionales con las Fuerzas Armadas se establece con las siguientes modalidades:

- El compromiso inicial, renovable hasta completar un máximo de 6 años.
- El compromiso de larga duración, hasta los 45 años de edad, al que se accederá desde el compromiso inicial.
- La condición de permanente, a la que se podrá acceder durante la vigencia del compromiso de larga duración.

c) *Compromiso inicial*
(Capítulo III, Art. 7 Ley 8/2006)

El compromiso inicial será suscrito de forma inmediata y voluntaria por aquellos aspirantes a militar profesional de tropa y marinería que hayan superado la formación general militar. En este compromiso inicial se especificará, en todo caso, su duración y el destino, así como otras circunstancias relacionadas con la trayectoria profesional del soldado y marino, que en todo caso formarán parte de la información general facilitada a los mismos antes de iniciarse como alumnos del centro militar de formación.

Actualmente la duración del compromiso inicial es de dos años.

d) *Renovaciones de compromiso*
(Capítulo III, Art. 8 Ley 8/2006)

- El compromiso inicial podrá renovarse, por periodos de 2 o 3 años, ajustando en todo caso la última renovación hasta alcanzar un máximo de 6 años de servicios.
- Para las renovaciones de compromiso será preceptivo haber sido evaluado previamente y declarado idóneo.
- No podrán ser renovados los compromisos de aquellos extranjeros que hubieran perdido la condición de residente legal en España.

e) *Compromiso de larga duración*
(Capítulo III, Art. 9 Ley 8/2006)

El compromiso de larga duración, hasta los 45 años de edad, lo podrán suscribir aquellos militares profesionales de tropa y marinería que, con más de 5 años de servicios, posean la nacionalidad española y haya sido evaluados previamente y declarados idóneos.

f) *Reservistas de especial disponibilidad*
(Capítulo V, Art.17-19 Ley 8/2006)

Los militares profesionales de tropa y marinería, siempre que tengan cumplidos al menos 18 años de servicios y lo soliciten, adquirirán la condición de reservista de especial disponibilidad una vez finalizado el compromiso de larga duración al cumplir la edad de 45 años.

Esta condición se mantendrá hasta cumplir los 65 años de edad, a no ser que el interesado renuncie a ella, que con anterioridad a esta edad haya sido declarado en situación de incapacidad total, absoluta o gran invalidez o que se haya adquirido la condición de pensionista por jubilación o retiro.

El reservista de especial disponibilidad no tendrá la condición de militar, pero se encontrará dispuesto a incorporarse a las Fuerzas Armadas.

El reservista de especial disponibilidad percibirá una asignación por disponibilidad, distribuida en 12 mensualidades, por un importe de 7.200 euros al año; dicha cuantía será actualizada y podrá ser objeto de revisión al alza en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado. Esta asignación por disponibilidad es incompatible con cualquier otra retribución procedente del sector público.

g) *Finalización y resolución de compromisos de los militares de marinería y tropa*

Los compromisos de los militares de tropa y marinería finalizarán en su fecha de vencimiento y se resolverán por alguna de las recogidas en el Capítulo VIII, art. 118 Ley 39/2007.

h) *Juramento o promesa ante la Bandera de España*

Todo militar tiene el deber de prestar ante la Bandera juramento o promesa de defender a España. Este juramento o promesa se efectuará durante la enseñanza de formación y será requisito previo e indispensable a la adquisición de la condición de militar de carrera, de militar de complemento y de militar de tropa y marinería. (Título preliminar, Art.7 Ley 39/2007)

i) *Funciones*

El militar profesional ejerce funciones operativas, técnicas, logísticas y administrativas en el desempeño de sus cometidos para la preparación y empleo de las unidades militares en cumplimiento de las misiones encomendadas. Dichas funciones se desarrollan por medio de acciones directivas, que incluyen las de mando, y acciones de gestión y ejecutivas. El militar profesional también ejerce funciones docentes conforme a lo previsto en el título IV de la Ley 39/2007 de la Carrera Militar. (Título III, Capítulo I, Art. 1 Ley 39/2007)

j) *Destinos*

El militar profesional podrá ocupar cargos y destinos en las unidades, centros y organismos del Ministerio de Defensa, incluidos los de sus órganos directivos, que se asignarán en función de los criterios determinados en las correspondientes relaciones de puestos militares o de puestos de trabajo, según corresponda.

Los destinos, según su forma de asignación, son de libre designación, de concurso de méritos y de provisión por antigüedad. (Capítulo VI, Art. 99 y 100 Ley 39/2007)

k) *Situaciones administrativas*
(Capítulo VII, Art. 107 Ley 39/2007)

Los militares profesionales se hallarán en alguna de las siguientes situaciones administrativas:

- Servicio activo.
- Servicios especiales.
- Excedencia. Con las siguientes modalidades: excedencia por prestación de servicios en el sector público, excedencia voluntaria por interés particular, excedencia voluntaria por agrupación familiar, excedencia por cuidado de familiares y excedencia por razón de violencia de género.
- Suspensión de funciones.
- Suspensión de empleo.
- Reserva.

A la situación administrativa de reserva sólo podrán acceder los militares de carrera.

l) *Empleo del idioma oficial*
(Disposición adicional cuarta Ley 39/2007)

Todos los militares tienen el deber de conocer y el derecho a usar el castellano, lengua española oficial del Estado que se empleará en los actos y relaciones de servicio.

m) *Medidas de incorporación laboral*
(Capítulo V, Art. 21 Ley 8/2006)

A los militares profesionales de tropa y marinería se les facilitará, durante su permanencia en el servicio activo, los medios necesarios de orientación, impulso y apoyo para su plena incorporación al mundo laboral, al término de su compromiso con las Fuerzas Armadas. Con este propósito se desplegarán acciones de formación ocupacional que complementen los perfiles profesionales que faciliten su acceso al empleo. Se desarrollarán programas de auto-empleo y medidas de apoyo a la viabilidad de estas iniciativas.

n) *Protección por desempleo*
(Disposición adicional cuarta Ley 8/2006)

Los militares profesionales de tropa y marinería que mantienen una relación de servicios de carácter temporal se encontrarán en situación legal de desempleo, efectos de la protección correspondiente, cuando finalice el compromiso que tengan suscrito o se resuelva mismo por causas independientes de su voluntad.

El Apoyo al Personal

La Jefatura de Personal ha asumido el reto de adaptarse a los cambios acontecidos en su entorno y promover el desarrollo e implantación de diversos proyectos orientados a consolidar en su ámbito una administración moderna, eficaz y orientada a la gestión y asistencia integral del personal.



Se trata de fomentar la transparencia mediante la información y difusión del nivel de calidad ofrecido, así como de promover la participación activa de los miembros de la Armada para que transmitan sus necesidades, expectativas, sugerencias o su grado de satisfacción con los servicios recibidos.

a) Organismos de Apoyo al Personal (OAP's)

Los OAP's son elementos subordinados al Almirante Jefe de Personal, que se constituyen como unidades administrativas con la función de garantizar, facilitar y agilizar el apoyo al personal en sus áreas geográficas de competencia.



- Sección de Apoyo al Reclutamiento (SAR)

Se llevan a cabo las actividades relativas a la obtención del recurso humano, dentro de las responsabilidades asignadas a la Armada y sin menoscabo de las funciones encomendadas a las Delegaciones de Defensa en esta materia.

- Oficina de Apoyo al Personal Militar (OFAP)

Difunde información y facilita el asesoramiento profesional y general (INFOTROPA), colabora en la gestión y coordinación de los cursos de formación de apoyo, facilita información útil para la vida en las Unidades, Centros y Organismos, al personal de nueva incorporación, gestiona, en su ámbito, los sistemas de incorporación laboral de los militares con una relación de servicio de carácter temporal, mediante la orientación laboral, difusión de ofertas de empleo e información sobre la gestión de empleo del Ministerio de Defensa, promueve y organiza actividades de carácter social, cultural, deportivo y de ocio, proporciona apoyo en la gestión de asuntos no oficiales, da información y apoyo a las familias para servir de elemento de unión entre éstas y el personal embarcado y/o desplegado en operaciones, misiones maniobras o ejercicios fuera de la base, apoya a la Sección de Reclutamiento en las actividades de divulgación, asesoramiento y comunicación, e informa y asesora a extranjeros en materia de tarjetas de residencia, adquisición de la nacionalidad, reagrupación familiar y otros asuntos. Se encuentran ubicadas en Cartagena, Ferrol, Rota, San Fernando, Las Palmas de Gran Canaria y Madrid.

- Representación de Asistencia al Personal (REASPER)

Difunde información y tramita solicitudes relativas a residencias de acción social, apartamentos vacacionales, becas y ayudas económicas, prestación asistencial, etc.

b) Compromisos de Calidad

Los compromisos de los Organismos de Apoyo al Personal se dirigen a facilitar al personal de la Armada el ejercicio efectivo de sus derechos y a garantizar, a los usuarios de los servicios que se prestan, el eficaz cumplimiento de los objetivos específicos establecidos por los Organismos supe-

riores y directivos de la Armada; reducir y, en todo caso, cumplir los plazos legalmente establecidos y mejorar de forma continua los servicios prestados. Como compromisos, destacar la agilidad en la gestión, atención e información presencial, por escrito, por teléfono o por Internet, facilitar el acceso a los servicios de los OAP´s y mejorar las condiciones de la prestación de dichos servicios.

c) *Información de carácter complementario*

En la página Web Intranet de la Armada se encuentra información de las OFAP´s, en la que proporciona apoyo, en todos los ámbitos, a todos los militares de la Armada de las distintas áreas geográficas y facilita las labores de gestión y administrativas del personal en activo cuyo mando orgánico no esté ubicado en esas localidades. También dispone de direcciones postales, telefónicas y telemáticas donde prestan los servicios así como consultas e información por medio de preguntas y respuestas frecuentes FAQs, de Web Intranet de la Armada (www.fn.mdef.es), INFOTROPA o infosubdirecofap(localidad)@fn.mde.es.



Enlaces INTERNET/INTRANET de interés

La página WEB INTRANET DE LA ARMADA (www.fn.mdef.es) aparece como un importante recurso para el personal de la Armada, siendo una fuente de información, documentación y de ayuda.

En sus diferentes módulos podemos encontrar una amplia información de marcado interés, como información corporativa de autoridades, de personal, organización, documentación, aplicaciones de logística, gestión, recursos, enlaces con instituciones y organismos militares y novedades sobre noticias profesionales, resúmenes de prensa, información sobre la promoción profesional, preguntas y respuestas, destinos, cursos, idiomas, acción social, entre otros muchos aspectos de interés.

La página WEB INTERNET DE LA ARMADA (www.armada.mde.es), como complemento a la anterior, informa de manera ordenada y detallada sobre la organización de la Armada, las posibilidades de promoción profesional, así como una variada temática muy interesante con miras a conseguir, progresivamente, un conocimiento más profundo de la Armada.

La página WEB (www.soldadosymarineros.com) pretende ayudar a la formación profesional del soldado o marinero, publicando aquellas noticias relacionadas con la promoción, información sobre acceso a los distintos Cuerpos/Escalas y otros módulos, clasificados por temas, con una actualización continua de sus contenidos.



1.5 LOS MEDIOS DE LA ARMADA

Nuestras bases y acuartelamientos

La Armada tiene su Cuartel General en Madrid, donde también se ubican los principales órganos de apoyo a la Fuerza, como son, la Jefatura de Personal, la Jefatura de Apoyo Logístico y la Dirección de Asuntos Económicos.

En cuanto a la Fuerza, el Cuartel General de la Flota está ubicado dentro de la Base Naval de Rota, en la provincia de Cádiz. También dentro de la Base Naval de Rota se puede encontrar el mando de la Fuerza de Acción Naval, el Centro de Evaluación y Certificación para el Combate y el Centro de doctrina de la Flota, así como una parte importante de las unidades que encuadran la

Fuerza de Acción Naval y la totalidad de la Flotilla de Aeronaves. En la provincia de Cádiz también está el Arsenal de la Carraca, el Instituto Hidrográfico de la Marina y el Mando de Acción Marítima de Cádiz.

Las restantes unidades de la Fuerza de Acción Naval tienen su base en el Arsenal Militar de Ferrol.

En cuanto al mando de la Fuerza de Acción Marítima, se encuentra en Cartagena, al igual que el Centro de Buceo de la Armada y el Arsenal Militar de Cartagena, ubicación de la Flotilla de Submarinos y de la Fuerza de Medidas Contra Minas.

La Armada también tiene presencia en las islas Canarias y en menor medida en las Baleares, puntos de gran interés estratégico y donde la Armada cuenta con varias unidades de la Fuerza de Acción Marítima.

Además, la Armada tiene distribuido, por muchas ciudades costeras, patrulleros de la Fuerza de Acción Marítima, así como, las Comandancias y Ayudantías Navales.



A parte de la Unidades ya mencionadas, existen otras como:

- Destacamento Naval de Alborán
- Residencias Militares de la Armada
- Museo Naval
- Archivo-Museo “Don Álvaro de Bazán”

Además de estas unidades la Armada dispone de Escuelas de Formación y Perfeccionamiento descritos en el Capítulo 4 de este manual.

Buques y Aeronaves

PORTAAVIONES

“PRÍNCIPE DE ASTURIAS”(R-11)

- Características:

Desplazamiento: 16.700 tns.

Propulsión: 2 turbinas de gas

Eslora: 195 m

Manga: 24 m

Calado: 9 m

Velocidad máxima: 25 nudos

Autonomía (20 nudos): 7.000 mn

Dotación: 555 personas

- Armamento:

- 4 Montajes Meroka 20 m/m.
- Capacidad para operar hasta 29 aeronaves de diferentes tipos.

- Misión: Aparte de su capacidad inherente como portaaviones, el buque está preparado para la conducción de misiones ofensivas en los cuatro escenarios tradicionales de la guerra en el mar; guerra anfibia, de superficie, antisubmarina y antiaérea. Asimismo, puede realizar misiones de protección de las líneas de comunicación propias o de interdicción de las de un posible enemigo, así como apoyar y escoltar a grupos anfibios, convoyes y grupos operativos sin capacidad aérea. Tiene además una cierta capacidad anfibia, pudiendo transportar una compañía de infantes de marina.

- Base: Base Naval de Rota (Cádiz)



FRAGATAS

CLASE "ÁLVARO DE BAZÁN" (F-100)

- Unidades:
 - F-101 "Álvaro de Bazán"
 - F-102 "Alm. Juan de Borbón"
 - F-103 "Blas de Lezo"
 - F-104 "Méndez Núñez"
 - F-105 "Cristobal Colón"
- Características:
 - Desplazamiento: 6.250 tns.
 - Propulsión: 2 turbinas de gas
+ 2 motores Diesel
 - Eslora: 146 m
 - Manga: 18 m
 - Calado: 7,2 m
 - Velocidad máxima: 28 nudos
 - Autonomía (18 nudos): 5.000 mn
 - Dotación: 200 personas
- Armamento:
 - Lanzador vertical de misiles MK-41 con 48 celdas.
 - 2 Lanzadores cuádruples para misiles HARPOON.
 - Cañón de 125 m/m.
 - 2 Montajes dobles de tubos lanzatorpedos.
 - Capacidad para llevar 1 helicóptero SH-60B.
- Misión: La Fragata F-100 es un buque multipropósito en el que se han cuidado fundamentalmente los siguientes aspectos:
 - Escolta oceánico de tamaño medio.
 - Optimizado para actuar como buque de mando y control en un escenario de conflicto, capaz de operar integrado en una flota aliada y de proporcionar cobertura a fuerzas expedicionarias.
 - Capaz de operar tanto en zonas costeras como en alta mar de una forma flexible, según las demandas de cada situación de conflicto.
 - Elevada capacidad antiaérea.
- Base: Arsenal Militar de El Ferrol (La Coruña)



CLASE "SANTA MARÍA" (F-80)

- Unidades:

F-81 "Santa María"

F-82 "Victoria"

F-83 "Numancia"

F-84 "Reina Sofía"

F-85 "Navarra"

F-86 "Canarias"



- Características:

Desplazamiento: 3.900 tns.

Propulsión: 2 turbinas de gas

Eslora: 138 m

Manga: 14,3 m

Calado: 7,8 m

Velocidad máxima: 29 nudos

Autonomía (20 nudos): 4.500 mn

Dotación: 163 personass

- Armamento:

- Lanzador misiles MK-13. Con capacidad para lanzamiento misiles antiaéreos y antisuperficie.

- Montaje OTO MELARA 76/62 m/m.

- Montaje MEROKA 20 m/m.

- 2 Montajes triples de tubos lanzatorpedos.

- Capacidad para llevar 2 helicópteros SH-60B.

- Misión: La excelente versatilidad de este tipo de fragatas le permite operar en un gran número de misiones, destacando:

- Operaciones de interdicción marítima: Control del tráfico marítimo en un área determinada.

- Protección de unidades valiosas: Misión para la que se diseño este tipo de fragatas. Contando con capacidad antisuperficie, antiaérea y antisubmarina.

- Base: Base Naval de Rota (Cádiz)

BUQUES ANFIBIOS

LHD "JUAN CARLOS I"

- Características:
 - Desplazamiento: 25.000 tns
 - Propulsión: 1 turbinas de gas + 2 motores Diesel
 - Eslora: 230 m
 - Manga: 29,5 m
 - Calado: 7 m
 - Velocidad máxima: 21 nudos
 - Autonomía (15 nudos): 9.000 mn
 - Dotación: 243 personas
- Armamento:
 - 4 cañones de 20 m/m.
 - 4 ametralladoras de 12,7 m/m.
- Misión: Dependiendo de su configuración el buque podrá realizar las siguientes misiones:
 - Operaciones Anfibias.
 - Operaciones de despliegue combinadas con el Ejército de Tierra.
 - Proyección de la flota (portaaviones alternativo).
 - Operaciones de ayuda humanitaria.
- Base: Base Naval de Rota (Cádiz)



BAA CLASE "GALICIA"

- Unidades:
L-51 "Galicia"
L-52 "Castilla"
- Características:
Desplazamiento: 13.000 tns
Propulsión: 4 motores Diesel + 2 eléctrico
Eslora: 160 m
Manga: 25 m
Calado: 6,2 m
Velocidad máxima: 20 nudos
Autonomía (12 nudos): 6.500 mn
Dotación: 185 personas
- Armamento:
 - 2 ametralladoras OERLIKON de 20 m/m.
- Misión: Su misión principal es llevar a cabo operaciones anfibas. Puede transportar tropas y vehículos, además de operar con embarcaciones anfibas desde el dique y con helicópteros desde la cubierta de vuelo.

El buque esta capacitado para llevar a cabo operaciones de mantenimiento de paz y ayuda humanitaria, mediante apoyo médico y quirúrgico, en catástrofes naturales.
- Base: Base Naval de Rota (Cádiz)



BD CLASE “HERNÁN CORTES”

- Unidades:
L-42 “Pizarro”
- Características:
Desplazamiento: 8.700 tns
Propulsión: 6 motores Diesel
Eslora: 159,2 m
Manga: 21,5 m
Calado: 5,9 m
Velocidad máxima: 22 nudos
Autonomía (13 nudos): 18.000 mn
Dotación: 245 personas
- Armamento:
 - 2 ametralladoras OERLIKON de 20 m/m.
- Misión: Su misión principal es transportar y desembarcar carros, vehículos anfibios, tropa y carga en general.
- Base: Base Naval de Rota (Cádiz)



BUQUES DE APROVISIONAMIENTO

BAC CANTABRIA

- Características:

Desplazamiento: 19.500 tns

Propulsión: 2 motores Diesel + 1 CPP

Eslora: 174 m

Manga: 23 m

Calado: 8 m

Velocidad máxima: 21 nudos

Autonomía (13 nudos): 6.000 mn

Dotación: 122 personas

- Misión: Su principal labor es el apoyo logístico operativo para que la Armada pueda llevar a cabo operaciones sostenidas en el tiempo en escenarios estratégicos lejanos.

Podrá suministrar en la mar combustible, pertrechos, munición y víveres. Además, el buque cuenta con cubierta de vuelo, un completo hospital con quirófano y podrá llevar a cabo labores de defensa medioambiental.

- Base: Arsenal Militar de El Ferrol (La Coruña)



BAC “PATIÑO”

- Características:

Desplazamiento: 17.100 tns

Propulsión: 2 motores Diesel

Eslora: 166 m

Manga: 23 m

Calado: 8 m

Velocidad máxima: 20 nudos

Autonomía (18 nudos): 13.000 mn

Dotación: 136 personas

- Armamento:

– 2 ametralladoras OERLIKON de 20 m/m.

- Misión: Su principal labor es el apoyo logístico operativo, para que la Armada pueda llevar a cabo operaciones sostenidas en el tiempo en escenarios estratégicos lejanos.

Podrá suministrar en la mar combustible, pertrechos, munición y víveres. Además, el buque cuenta con cubierta de vuelo y un completo hospital con quirófano.

- Base: Arsenal Militar de El Ferrol (La Coruña)



PETROLERO “MARQUÉS DE LA ENSENADA”

- Características:
Desplazamiento: 13.300 tns
Propulsión: 1 motores Diesel
Eslora: 126 m
Manga: 19,5 m
Calado: 8,5 m
Velocidad máxima: 15 nudos
Dotación: 94 personas
- Misión: Proporcionar combustible en la mar a buques de guerra, para que puedan operar durante periodos prolongados alejados de base.
- Base: Base Naval de Rota (Cádiz)



BUQUES DE MEDIDAS CONTRA MINAS

CAZAMINAS CLASE “SEGURA”

- Unidades:
 - M-31 “Segura”
 - M-32 “Sella”
 - M-33 “Tambre”
 - M-34 “Turia”
 - M-35 “Duero”
 - M-36 “Tajo”
- Características:
 - Desplazamiento: 550 tns
 - Propulsión: 2 motores Diesel + 2 eléctricos
 - Eslora: 54 m
 - Manga: 10,7 m
 - Calado: 2,5 m
 - Velocidad máxima: 14 nudos
 - Autonomía (12 nudos): 2.000 mn
 - Dotación: 41 personas
- Armamento:
 - 1 ametralladora OERLIKON de 20 m/m.
- Misión: La misión de la Fuerza de MCM es mantener abiertos al tráfico los puertos y bases navales principales de nuestro país, así como posibilitar las operaciones anfibias de proyección de poder naval sobre tierra.
- Base: Arsenal Militar de Cartagena (Murcia)



BMA "DIANA"

- Características:

Desplazamiento: 1.500 tns

Propulsión: 4 motores Diesel

Eslora: 88 m

Manga: 10 m

Calado: 3,5 m

Velocidad máxima: 22 nudos

Autonomía (12 nudos): 2.000 mn

Dotación: 83 personas

- Armamento:

- 1 Cañón OTO MELARA 76/62 mm.

- 1 ametralladora OERLIKON de 20 m/m.

- Misión: El Buque Mando y Apoyo Diana tiene asignada la misión de apoyar a los Cazaminas durante sus despliegues en teatros alejados de sus bases habituales de estacionamiento, aportando capacidades adicionales de comunicaciones, y también apoyo logístico, mediante el transporte en sus tanques y pañoles, de municiones, víveres y combustible adicionales.

- Base: Arsenal Militar de Cartagena (Murcia)



BUQUES DE INVESTIGACIÓN OCEANOGRÁFICA

“HESPERIDES”Y“LAS PALMAS”

- Características (Hespérides):
 - Desplazamiento: 2.800 tns
 - Propulsión: 4 motores Diesel + 2 eléctricos
 - Eslora: 82,5 m
 - Manga: 14,3 m
 - Calado: 5,5 m
 - Velocidad máxima: 14 nudos
 - Autonomía (12 nudos): 12.000 mn
 - Dotación: 54 personas
- Misión: La misión de estos buques es científica, porque investigan en campos de geología y geofísica marina, así como en oceanografía química, física y biológica.
- Base: Arsenal Militar de Cartagena (Murcia)



BUQUE ESCUELA

“JUAN SEBASTIÁN ELCANO”

- Características:
Desplazamiento: 3.600 tns
Propulsión: 1 motor Diesel
Eslora: 95 m
Manga: 13,6 m
Calado: 7,1 m
Velocidad máxima: 9,5 nudos
Autonomía (6 nudos): 10.500 mn
Dotación: 190 personas
- Misión: La misión primordial del Buque Escuela “Juan Sebastián de Elcano” es la de mantener a los Guardias Marinas de los diferentes Cuerpos de la Armada, que se encuentran en el 4º Curso de su carrera en la Escuela Naval Militar, en íntimo y prolongado contacto con el mar, donde están llamados a desarrollar sus actividades principales.
- Base: Arsenal Militar de San Fernando (Cádiz)



PATRULLEROS

CLASE “METEORO”; “DESCUBIERTA”; “SERVIOLA”; “ANAGA”; “TORALLA”Y “CHILREU”

- Características (Clase Meteoro):
 - Desplazamiento: 2.500 tns
 - Propulsión: 2 motores Diesel + 2 eléctricos
 - Eslora: 94 m
 - Manga: 14 m
 - Calado: 4,2 m
 - Velocidad máxima: 20 nudos
 - Dotación: 35 personas
- Armamento (Clase Meteoro):
 - 1 Cañón OTO MELARA 76/62 m/m.
 - 1 BAE Mk-38 25 m/m.
- Misión: La misión principal de estos buques es la de efectuar vigilancia marítima para proteger los intereses marítimos nacionales, con especial atención a la vigilancia de pesca, inmigración ilegal y salvamento de vidas en caso de naufragio o accidente en la mar, así como de prestar auxilios a pesqueros y otros buques menores en caso necesario. Los patrulleros Clase Meteoro además cuentan con capacidad para defensa medioambiental.
- Base: Distribuidos por el territorio nacional.



OTRAS UNIDADES

Además la Armada cuenta con otro tipo de unidades como son: buques hidrográficos, el grupo naval de playa, el buque de salvamento y rescate, transporte ligero, buques auxiliares, lanchas de instrucción y remolcadores.



SUBMARINOS

CLASE “AGOSTA”(S 70)”

- Unidades:
 - S-71 “Galerna”
 - S-72 “Siroco”
 - S-73 “Mistral”
 - S-74 “Tramontana”
- Características:
 - Desplazamiento: 1.500 tns
 - Propulsión: 2 motores Diesel + 1 eléctrico
 - Eslora: 67,5 m
 - Manga: 6,8 m
 - Velocidad superficie/inmersión: 12 / 20,5 nudos
 - Dotación: 60 personas
- Armamento:
 - 4 tubos lanzatorpedos.
- Misión: Las misiones de los submarinos son: Guerra Naval Especial, vigilancia (I&W), protección a una fuerza naval, apoyo y disuasión.
- Base: Arsenal Militar de Cartagena (Murcia)



AERONAVES (HELICOPTEROS Y AVIONES)

AUGUSTA-BELL AB 212

Helicóptero perteneciente a la Tercera Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves. Misiones: guerra anfibia, transporte táctico de personal y cargas, lanzamiento de paracaidistas, plataforma de Mando Control, Evacuación médica (MEDEVAC), etc.



CESSNA CITATION

Avión perteneciente a la Cuarta Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves. Misiones: Vigilancia Marítima, participación en ejercicios/ Colaboración con buques, unidades e instalaciones de la Armada, traslado de autoridades, evacuaciones médicas, búsqueda y rescate (SAR) y reportaje fotográfico.



SEA KING SH-3D

Helicóptero perteneciente a la Quinta Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves. Misiones: especialmente diseñado para realizar misiones de búsqueda, proporcionar capacidad de búsqueda y rescate (SAR.) y apoyo logístico y en su versión (AEW), proporciona alerta temprana, actúa como unidad para informar sobre blancos (TRU), controla aeronaves y conduce ataques de aviones a tierra (STRIKES).



HUGHES – 500

Helicóptero perteneciente a la Sexta Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves. Misiones: unidad aérea embarcada a bordo de BCCA's, aprovisionamiento vertical (VERTREP) sobre cubierta de buques, transporte de material, personal entre buques o buques y tierra, observación y corrección de tiro naval, traslado de enfermos en misión (MEDEVAC), observador avanzado en una cortina en guerra de superficie, alineaciones de montajes, radares, patrulla, vigilancia marítima, búsqueda en superficie en ejercicios (lanzamiento de torpedos (LAN-TOR) y ambientación aeronaval de dotaciones.



SH-60B SEA HAWK

Helicóptero perteneciente a la Décima Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves. Misiones: guerra antisubmarina (ASW), la de apoyo de superficie (ASST), búsqueda y salvamento (SAR), y la más reciente de guerra antisuperficie (al dotarlo de misiles).



AV-8B (HARRIER II) PLUS

Avión encuadrado en la Novena Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves. Misiones: patrulla aérea de combate (CAP) en defensa de la Fuerza Naval, reconocimiento armado y ataques contra objetivos navales y terrestres, apoyo aéreo cercano (CAS) en apoyo a una fuerza desplegada en tierra, mantener la capacidad para realizar misiones a bordo de portaaviones y otros buques con capacidad aérea, así como desde bases avanzadas, mantener la capacidad de efectuar misiones prolongadas utilizando la capacidad de reabastecimiento en vuelo del avión y escolta de helicópteros.



ACUARTELAMIENTOS Y UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA

La Fuerza de Infantería de Marina (FIM) está formada por el conjunto de unidades que tienen como cometido principal prepararse para la realización de operaciones expedicionarias y aquellas que iniciadas en la mar proyecten el poder naval en la costa.

Igualmente proporciona Seguridad Física a las personas, bases, instalaciones, unidades, centros y organismos de la Armada.

Para ello, las unidades de Infantería de Marina se distribuyen por toda España de acuerdo con su misión. Estas unidades que constituyen la FIM son:

- La Comandancia General de la Infantería de Marina (COMGEIM), con sede en San Fernando.
- El Tercio de Armada (TEAR), también en San Fernando.
- La Fuerza de Protección de la Armada (FUPRO), desplegada en las localidades de Cartagena, Ferrol, Canarias, Madrid y San Fernando.
- La Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE), ubicada en la EN. Algameca, Cartagena.
- Los órganos auxiliares dedicados a la doctrina (JUTIM) y la evaluación para el combate (CEVACIM).



Además de la FIM, la Infantería de Marina dispone de las siguientes unidades y centros no integrados en la Fuerza:

- La Compañía "Mar Océano", integrada en el Regimiento de la Guardia Real de S. M. el Rey, con base en El Pardo (Madrid).
- Una sección permanentemente embarcada en el Portaaviones "Príncipe de Asturias".
- El Campo de Adiestramiento de la Sierra del Retín (CASR), en la población de Barbate (Cádiz).
- La Escuela de Infantería de Marina "General Albacete y Fuster", encuadrada dentro de la Dirección de Enseñanza de la Armada (DIENA), y con base en Cartagena.



2

VALORES Y COMPORTAMIENTO EN LA ARMADA



2 Valores y comportamiento en la Armada.

2.1 Valores militares.

2.2 Guías de actuación en la Armada.

2.1 VALORES MILITARES

Nuestros valores más destacados, que se han reflejado como cualidades en el Concepto de Liderazgo en la Armada son:

INTEGRIDAD

Actuar siempre con honestidad, sinceridad y rectitud.



LEALTAD

Compromiso basado en la confianza mutua.

DISCIPLINA

Obedecer lo mandado con responsabilidad.



RESPONSABILIDAD, SENTIDO DEL DEBER

Cumplir fielmente tus obligaciones.



ESPÍRITU DE SACRIFICIO

Generosidad en el esfuerzo, sin esperar nada a cambio.

AFÁN DE SUPERACIÓN

Mejora continua, imposición y persecución de retos personales.



VALOR

Fuerza de voluntad y determinación.

COMPAÑERISMO

Forja el espíritu de equipo y estrecha los lazos de amistad. Cualidades y virtudes que te enriquecerán como persona.



2.2 GUÍAS DE ACTUACIÓN EN LA ARMADA

Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas (RR.OO. de las FAS)

Los cambios en el régimen de la carrera profesional de los militares y, en concreto, la aprobación de la Ley de la Carrera Militar (Ley 39/2007), derivaron en la derogación de las Ordenanzas de 1978 y en la publicación del Real Decreto, por el que se aprueban las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas (R.D. 96/2009).

Estas ordenanzas recogen básicamente los principios éticos y reglas de comportamiento del militar y español. Para ello, las ordenanzas se estructuran en seis TÍTULOS, divididos a su vez en capítulos en función de su extensión y contenidos.

El título preliminar señala que el primer deber del militar es la disposición permanente para defender a España, incluso con la entrega de la vida; y que además, deberá guardar y hacer guardar la Constitución como norma fundamental del Estado.

Las normas referidas al militar, a la disciplina y a la acción del mando se incluyen en los títulos I, II y III respectivamente, estableciéndose las reglas de comportamiento de aplicación general a todas las categorías y empleos.

El título IV está dedicado en exclusiva a la faceta más importante del militar, la operativa, con una singular referencia a la ética en las operaciones.

Las funciones técnicas, logísticas, administrativas y docentes, imprescindibles todas ellas para asegurar la operatividad y buen funcionamiento de las Fuerzas Armadas, son contempladas en el título V.

Orden Ministerial y Régimen Interior de la Armada

En las Fuerzas Armadas en general, y en nuestra Armada en particular, tienen una especial importancia las normas que fijan el modo de ejercer la autoridad legalmente asignada al mando, cómo se produce la sucesión, así como las singularidades asociadas a los diferentes ámbitos donde puede ejercerse. Por otra parte, y no menos importante, resulta fundamental establecer las reglas que han de regular la vida en las unidades, ya que ello incide de manera sustancial en su preparación para la ejecución de las misiones y tareas encomendadas.

Se pretende recoger todas estas normas en una Orden Ministerial que se denominará de “Mando y Régimen Interior de las Unidades de la Armada”, la cual contendrá 67 artículos distribuidos en tres títulos y 16 capítulos.

En el título preliminar se determina el objeto y el ámbito de aplicación, así como, unas definiciones básicas sobre el empleo de los términos unidad y mando.

El título I, trata de los aspectos del mando y las normas de la sucesión y del ejercicio del mando, para abordar seguidamente las particularidades relativas al comandante de buque, al comandante de aeronave y al mando de las unidades de infantería de marina y de guerra naval especial.

El título II, dedicado al régimen interior, trata entre otros aspectos, de la organización de las unidades de la Armada, los alojamientos a bordo, las cámaras, así como de las actividades culturales y deportivas, para seguidamente, centrarse en el desarrollo de las normas relativas a guardias en buques y en las unidades de tierra.

Por último, en el título III se tratan los principales aspectos relativos a las recompensas y sanciones y el uso apropiado del uniforme.

Régimen Disciplinario para las FAS y Código Penal Militar

Si bien el código de conducta para los militares se recoge en las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas y en otras normas de diferente rango, existe otro conjunto de normas, cuyo fin es asegurar el adecuado cumplimiento de este código, por el que se pueden imponer las correspondientes sanciones en los casos de conductas impropias.

Nos referimos a dos normas básicas: el Régimen Disciplinario para las Fuerzas Armadas y el Código Penal Militar.

¿Y por qué dos en lugar de una sola en la que se reúnan toda la normativa que afecta a las sanciones? porque de esta manera se consigue la separación efectiva entre el ámbito penal, que sanciona conductas delictivas, y el ámbito disciplinario, en el que se sancionan conductas menos graves.

La potestad disciplinaria descansa en el mando militar que se ejerce y habilita para sancionar al personal que se encuentra directamente subordinado. Si bien existen circunstancias especiales en las que este criterio se ve modificado, en concreto al ejercer la potestad disciplinaria a bordo de buques y en las unidades o grupos temporales desplazados fuera del territorio nacional.

El Régimen Disciplinario establece dos procedimientos sancionadores: el oral, para las faltas leves, y el escrito, para las faltas graves. En ambos se pone un especial énfasis en el reconocimiento de las garantías y derechos personales, adaptados a las características de cada procedimiento.

El Código Penal Militar es el texto legal donde se recogen las sanciones a aplicar a los militares en los casos de conductas constitutivas de delito militar.

Ello quiere decir que, para los casos de conductas constitutivas de delito no militar, a los militares les será de aplicación la jurisdicción ordinaria, la misma que al resto de los españoles.

Manuales de Organización y Normas de Régimen Interior

Además de la normativa de carácter general, en todas las unidades de la Armada existen dos publicaciones a las que acudir para consultar su organización y funcionamiento. Estas publicaciones son: el Manual de Organización y las Normas de Régimen Interior.

En el Manual de Organización se recoge la estructura general de la unidad, así como las tareas, responsabilidades y cometidos de todos sus miembros. En el caso de los buques, se incluye también la organización operativa y el plan de combate, que es un esquema donde se detalla la asignación de puestos de cada miembro de la dotación en cada una de las situaciones en las que se puede encontrar el buque.

Adicionalmente a esta organización, es también necesario contar con una serie de normas que permitan el desarrollo normal de las actividades en las unidades, asegurando la coordinación entre los diferentes elementos de la estructura para contribuir a la misión común. Todas ellas se incluyen en el libro de Régimen Interior. La extensión de estas normas, así como su contenido varían dependiendo de las unidades de que se trate, si bien abarcan desde procedimientos administrativos, hasta normas para la transición desde unas situaciones operativas a otras.



3

FORMACIÓN MILITAR Y MARINERA





3 Formación militar y marinera.

3.1 La enseñanza en la Armada.

3.2 Formación militar.

3.3 Formación marinera.

3.4 Formación específica del soldado de Infantería de Marina.



3.1 LA ENSEÑANZA EN LA ARMADA

Finalidad de la enseñanza

La finalidad de la enseñanza en las Fuerzas Armadas es proporcionar a sus miembros la formación requerida para el ejercicio profesional en los diferentes cuerpos, escalas y especialidades, para atender las necesidades derivadas de la organización, así como la preparación y empleo de las unidades en las operaciones.

La formación de los militares de marinería y tropa tiene como finalidad capacitarles naval, militar y técnicamente para desempeñar los cometidos y ejercer las facultades de la escala y, en su caso, especialidad fundamental en las que se integren.

La enseñanza de perfeccionamiento tiene como finalidad el preparar al militar profesional para la obtención de especialidades, tanto las que complementan la formación inicial recibida, como las que permitan adaptar o reorientar su carrera y la de actualizar o ampliar los conocimientos para el desempeño de sus cometidos e incluirá títulos del sistema educativo general y específicos militares.



Las Escuelas de formación



ESCUELA NAVAL MILITAR (ENM)

Situada en la Ría de Pontevedra, Marín. En ella se cursan las enseñanzas conducentes a la formación de oficiales. Desde el curso 2010/11 se ha implantado un nuevo modelo de enseñanza, en consonancia con el Plan Bolonia Europeo, por el cual los alumnos de la Escuela Naval Militar, del Cuerpo General (CG) e Infantería de Marina (IM), además de la formación naval-militar, realizan, también en la ENM, estudios universitarios en el Centro Universitario de la Defensa adscrito a la Universidad de Vigo. Al final del proceso de formación, los alumnos del CG e IM obtienen la titulación militar correspondiente y título de grado en ingeniería mecánica.

También se imparte en la ENM la enseñanza de formación de los aspirantes a las escalas de oficiales de los Cuerpos de Intendencia e Ingenieros de la Armada y los oficiales de los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas. Asimismo, reciben enseñanza de formación los militares de complemento y reservistas voluntarios de categoría Oficial.





ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA ARMADA (ESUBO)

Situada en la ciudad de San Fernando (Cádiz). Forma parte del conjunto histórico-monumental que comprende la Población Militar de San Carlos.

En ella se imparte la enseñanza de formación naval-militar general y específica para el acceso a la Escala de Suboficial del Cuerpo General y de Infantería de Marina.

También se imparte en esta Escuela, la enseñanza de formación naval-militar de carácter general para el Acceso a la Escala de Suboficiales de los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas (Músicas Militares) y para el acceso a la condición de Reservista Voluntario de la categoría de Suboficial de la Armada.

Como cursos de perfeccionamiento, se imparten los de Actualización (Suboficial Mayor, Brigada y Cabo Mayor) y otros como el de Administración y Gestión para Brigadas y el de Aptitud de Recursos Humanos para Suboficiales y Cabos Mayores.





ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE LA ESTACIÓN NAVAL DE LA GRAÑA (ESENGRA)

Situada en la ría de Ferrol (La Coruña). En ella se imparte la formación naval-militar y técnico-profesional del segundo periodo del plan de carrera para el acceso a la Escala de Suboficiales del Cuerpo General de la Armada, para determinadas las especialidades fundamentales. A partir del curso 2011-12 se pretende implantar el nuevo modelo de enseñanza de formación (3 años académicos) y se darán en esta escuela las enseñanzas conducentes a las especialidades fundamentales de Administración, Alojamiento y Restauración y Maniobra y Navegación. Además se imparten los cursos de formación naval-militar para el acceso a la Escala de Marinería del Cuerpo General de la Armada de las especialidades de Aprovisionamiento y Maniobra y Navegación, y la formación naval-militar básica para acceso a la condición de Reservista Voluntario de las categorías de Suboficial y Marinería de la Armada.

Como cursos de perfeccionamiento se imparten los de Actualización de Cabo Primero y de ascenso al empleo de Cabo de las especialidades antes mencionadas y otros como Oficial de Cuenta y Razón, Manejo de embarcaciones, Peluquería, Hostelería para Infantería de Marina, Sanitario.





ESCUELA DE ESPECIALIDADES “ANTONIO DE ESCAÑO” (ESCAÑO)

Situada en Ferrol. En ella se imparte la formación naval-militar y técnico-profesional del segundo periodo del plan de carrera para el acceso a la Escala de Suboficiales del Cuerpo General de la Armada, para determinadas las especialidades fundamentales. A partir del curso 2011-12 se pretende implantar el nuevo modelo de enseñanza de formación (3 años académicos) y se darán en esta escuela las enseñanzas conducentes a las especialidades fundamentales de Armas, Sistemas, Tecnología de las Comunicaciones e Información y Energía y Propulsión.

Además se imparten los cursos de formación naval-militar para el acceso a la Escala de Marinería del Cuerpo General de la Armada de las especialidades de Energía y Propulsión y Operaciones y Sistemas.

Como cursos de perfeccionamiento se imparten los de Actualización de Cabo Primero y de ascenso al empleo de Cabo de las especialidades antes mencionadas y otros como especialización complementaria para Oficiales y Suboficiales de Control de Plataforma, Sistemas de Combate, Tecnología de las Comunicaciones y la Información, Mantenimiento de Aeronaves y Tecnología Comunicación e Información. También cursos de aptitud de Administrador de Redes, Programador de Sistemas, Coordinador Táctico Navegante, Combustibles y Lubricantes y Frigorista.





ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA “GENERAL ALBACETE Y FUSTER” (EIMGAF)

Situada en la Estación Naval de la Algameca, ciudad de Cartagena (Murcia). En ella se imparte la formación naval-militar y técnico-profesional del segundo periodo del plan de carrera para el acceso a la Escala de Suboficiales del Cuerpo de Infantería de Marina. A partir del curso 2011-12 se pretende implantar el nuevo modelo de enseñanza de formación (3 años académicos). También se imparte la enseñanza de formación el acceso a la Escala de Tropa del Cuerpo de Infantería de Marina y la correspondiente a la condición de Reservista Voluntario de la categoría de Tropa.

Como cursos de perfeccionamiento se imparten los Actualización de Cabo Primero y de ascenso al empleo de Cabo de IM y otros como especialidades o aptitudes en distintas áreas: comunicaciones, automovilismo y medios anfibios y mecanizados, zapadores, seguridad y protección, artillería, guerra naval especial, operaciones anfibias y expedicionaria, etc.

Dentro de la EIMGAF se encuentra la Escuela de Conductores de la Armada (ECAR), encargada de examinar y expedir los diferentes tipos de carnets que autorizan a la conducción de todo tipo de vehículos militares.

Las Escuelas de perfeccionamiento



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS DE ARMAS NAVALES (ETSIAN)

Situada en Madrid. En ella se imparten cursos de formación para el acceso a la Escala de Oficiales y Escala Técnica de Oficiales del Cuerpo de Ingenieros de la Armada y el de formación naval-militar de carácter específico para el acceso a la condición de Militar de Complemento adscrito al Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Asimismo, imparte cursos para la obtención del título de Ingeniero de Armas Navales y el de Doctor por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales.



CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES DE INTENDENCIA (CESIA)

Situado en Madrid. En él se imparten cursos para el personal del Cuerpo de Intendencia de la Armada fundamentalmente, pero también para otros Cuerpos, Ejércitos y marinas extranjeras.

Destacan los cursos de Especialidad en Técnicas de Aprovisionamiento y Transportes, Especialidad en Técnicas Presupuestarias, contables y auditorías, Técnicas Contractuales. Las aptitudes de Programas Internacionales, Gestión Económica, Aprovisionamiento Segundo Escalón y Secciones Económicas.



ESCUELA DE DOTACIONES AERONAVALES (EDAN)

Situada en la Base Naval de Rota (Cádiz). En ella se imparten los cursos para la obtención de las distintas especialidades y aptitudes relacionadas con la operación y mantenimiento de aeronaves, para oficiales, suboficiales y marinería y tropa, como Piloto Naval de Aeronaves, Mantenimiento de Aeronaves y Aprovisionamiento de Aeronaves, Seguridad de Vuelo, Coordinador Táctico Navegante Aéreo, Controlador Táctico de Aviones en la Mar, Control de Torre BCCA, Controlador de Helicópteros en la Mar, Operador Célula DASC del Cuerpo de Infantería de Marina, Nadador de Rescate, Directores de Tomas, entre otros.



ESCUELA DE GUERRA NAVAL (EGN)

Ubicada en Madrid. Desde 1999 depende de la Dirección de Enseñanza Naval y se incluyó en ella el Centro de Pensamiento Naval.

Actualmente se imparten los cursos de Actualización (CC/CT de la Escala de Oficiales y CF/TCOL de la Escala a Extinguir de Oficiales), Adaptación de escalas de Oficiales y otros como Recursos Humanos para Oficiales y Suboficiales, y Recurso de Material para Oficiales.



ESCUELA DE HIDROGRAFÍA DE LA ARMADA

Situada en Cádiz. En ella se imparten cursos de Ingeniero Hidrógrafo para oficiales, Especialización complementaria de hidrografía para oficiales y suboficiales. Así como el de aptitud Meteorología y Oceanografía.

También se imparte curso de Hidrografía y Cartografía, para cabos primeros y cabos militares profesionales de tropa y marinería especialidad (MNM) y cursos de aptitud de hidrografía elemental para marineros.



ESCUELA DE ESTUDIOS SUPERIORES EN CIENCIAS FÍSICO-MATEMÁTICAS DE LA ARMADA

Fundada en 1856, ubicada dentro del Real Instituto y Observatorio de la Armada, en la ciudad de San Fernando (Cádiz).

Entre sus misiones se encuentran el formar el núcleo de un profesorado cualificado para las Escuelas Superiores de la Armada, dar una preparación Físico-Matemática Superior a aquellos oficiales que lo precisen, formar y especializar al personal científico y técnico del Observatorio y asesorar al Estado Mayor de la Armada en el campo de las Ciencias Físico-Matemáticas.

Asimismo, imparte cursos de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas. Máster en Astronomía, Geodesia y Geofísica y Cursos de Doctorado.



ESCUELA DE SUBMARINOS (ESUBMAR)

Situada dentro del Arsenal de Cartagena (Murcia), forma parte de la Base de Submarinos.

Tiene como misión la formación de los nuevos submarinistas mediante los cursos de especialidad de Submarinos para oficiales, aptitud de Submarinos para Suboficiales y Cabos Primeros, y Aptitud Elemental para Cabos y Marineros.

También imparte cursos monográficos en diversas materias y cometidos y colabora en el adiestramiento de las dotaciones mediante prácticas en simuladores.



ESCUELA DE BUCEO DE LA ARMADA (EBA)

Se encuentra situada en la Estación Naval de la Algameca, Cartagena (Murcia). Tiene como misión la formación de los buceadores de la Armada, así como de personal de otros Ejércitos, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Militares de otros Países.



CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO (CIA)

Está ubicado en la Base Naval de Rota. Depende orgánicamente de CO-CEVACO y tiene como cometido, además de las derivadas de la Enseñanza Naval, colaborar en el adiestramiento de las dotaciones y unidades en los aspectos táctico y de empleo de los sistemas de combate, explotar las posibilidades de simulación y evaluar y apoyar el desarrollo de tácticas y procedimientos.

3.2. FORMACIÓN MILITAR

Muestras externas de la disciplina: Saludo Militar, Tratamientos, Presentaciones y Divisas

La primera muestra de respeto es el saludo militar. Cuando vistas de uniforme deberás saludar a todos tus superiores, ya sean Almirantes, Generales, Oficiales, Suboficiales o Cabos, tanto si son de la Armada como si son de otro Ejército nacional o extranjero.

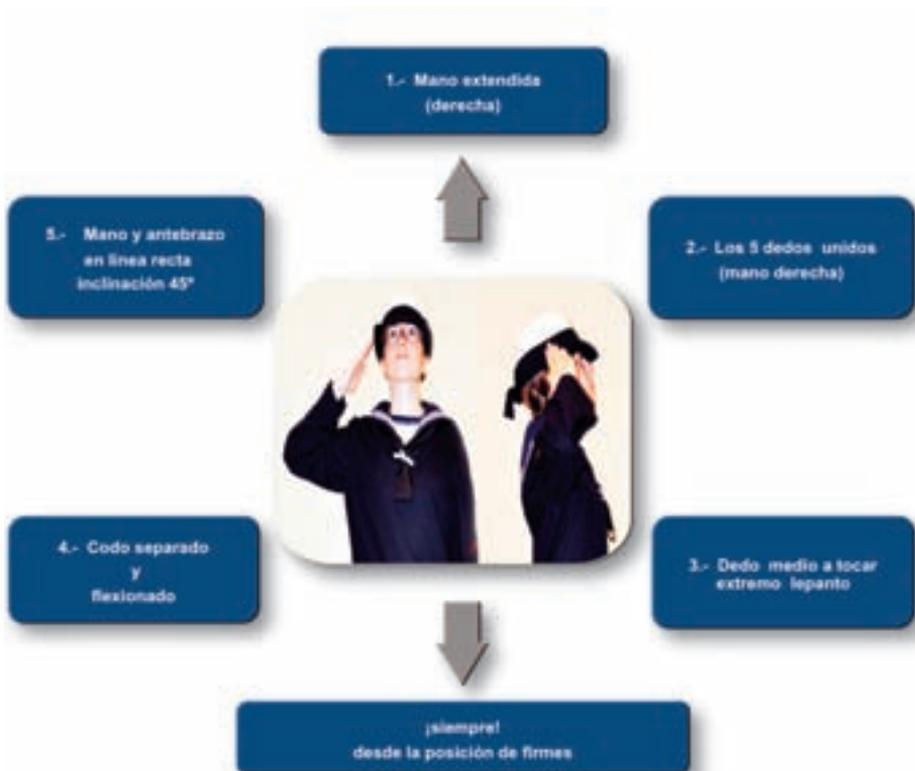
Si estás sentado, te levantarás y saludarás. Igualmente, y como muestra de compañerismo, deberás saludar a los otros marineros o soldados que te encuentres.

El saludo entre militares constituye una muestra de respeto mutuo que se iniciará por el de menor jerarquía y será correspondido por el superior. Entre los de igual empleo, el saludo se practicará de acuerdo con las reglas dictadas por el compañerismo y la buena educación.



Las condiciones de a bordo, a causa de las limitaciones de espacio, la inestabilidad, la aglomeración de las personas y la frecuencia de los encuentros hacen que no siempre sea posible realizarlo con el clásico rigor e, incluso, hay ocasiones en las que ni siquiera es oportuno hacerlo. Solamente se practica en cubiertas, pasillos, chazas y puente. En los locales habitables y de trabajo, al estar descubiertos, se omite.

El saludo militar se debe hacer con energía y marcialidad, demostrando respeto y consideración hacia la persona que se saluda



El saludo sin armas

A pie firme:



El militar saludará dos pasos antes de que el superior llegue a su altura y cesará en el saludo dos pasos después de haber sido rebasado.

- El brazo izquierdo al costado.
- Mano semicerrada, palma hacia dentro.
- Se efectúa sin bracear.

Marchando:



Girará la cabeza para mirar al superior e iniciará el saludo dos pasos antes de llegar a su altura, con la vista fija en el superior, hasta que ambos se crucen, momento en que volverá la vista al frente y cesará en el saludo después de haberlo rebasado.

- Mano derecha al Lepanto.
- Se gira la cabeza dando vista al superior.

El saludo descubierto:



Cuando se efectuó en locales (despacho, oficinas, etc.) comunes en que no se va cubierto, se seguirá los siguientes pasos:

- Partimos de posición de firmes.
- Pies formando ángulo de 45°.
- Prenda de cabeza sobre antebrazo izquierdo (palma de la mano hacia arriba). Codo pegado al cuerpo y flexionado 90°.
- Los dedos, que sujetan la prenda de cabeza, asomarán por delante parcialmente flexionados.

El saludo con armas



Se efectuará partiendo de la posición de firmes:

1.º A la vez que se suspende el arma – 4 cm., del suelo, llevamos la mano izquierda extendida en prolongación del antebrazo a tocar la clavícula derecha, dedos unidos y la palma hacia abajo, manteniendo aquel en posición horizontal.

2.º Finalizado el saludo, bajará enérgicamente el brazo a su costado.

En el caso de encontrarse desempeñando cualquier tipo de servicios de seguridad y lleve el arma en la posición específica autorizada para dichas funciones se cuadrará sin realizar movimiento alguno con los brazos, ni con el arma.

Posición de firmes: es una posición FORZADA, RIGIDA y ATLETICA.



Posición de descanso: es la posición habitual de una tropa formada, cuando sea preciso concederle un descanso.



El saludo oral

A bordo el saludo básico y corriente es el oral (acompañado o no del saludo militar).

Con él se deben expresar idénticas muestras de respeto, afecto y disciplina que con el saludo militar, las cuales se harán patentes en el tono de la voz y la actitud corporal, natural y relajada, pero respetuosa y correcta, con los brazos estirados, dándole frente y saludar.

Saludará, además de los descritos en el saludo militar, a los superiores que vistan de paisano cuando conozca su condición o aquéllos se den a conocer. Cuando no vaya de uniforme empleará la fórmula verbal de saludo además de las normales de cortesía.

El saludo a la Bandera en los buques de la Armada

Todo militar al embarcar o desembarcar de un buque de la Armada, desde la meseta alta del portalón, en el momento de pisar o abandonar la cubierta, saludará a la Bandera, dándole frente, sin inclinar la cabeza. Este saludo precederá a cualquier otro en el momento de embarcar y será el último que se efectúe al desembarcar.



Al embarcar o desembarcar de un buque de guerra extranjero se saludará en igual forma que en los buques de la Armada Española.

El saludo al Himno Nacional

Durante la interpretación del Himno Nacional, todo militar vestido de uniforme se cuadrará y adoptará la posición del primer tiempo del saludo mientras dure la interpretación del mismo, dando frente, en su caso, a la Bandera o persona a quien se rinda el honor. En locales cerrados y estando descubierto se adoptará la posición de firmes.

El que deba desplazarse durante la interpretación del Himno Nacional no efectuará saludo.

El militar que se encuentre de paisano se cuadrará y permanecerá en esta posición mientras dure la interpretación del Himno Nacional.

Durante la interpretación de Himnos Nacionales extranjeros se adoptarán las mismas normas señaladas anteriormente.

Tratamientos y presentaciones

Todo militar, al hablar con un superior, tiene la obligación de darle el tratamiento que por su jerarquía le corresponde:

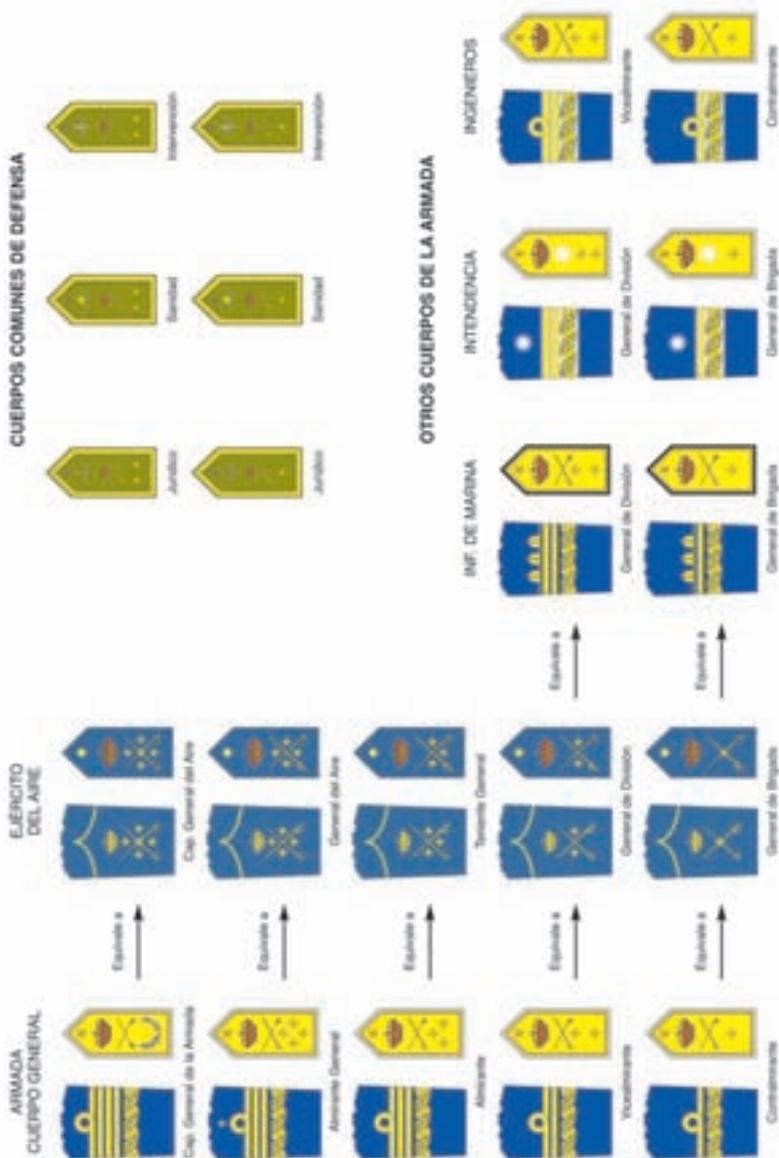


TABLA DE TRATAMIENTOS			
OFICIALES GENERALES	ALMIRANTE VICEALMIRANTE CONTRALMIRANTE	A LA ORDEN DE VUECENCIA	
	TENIENTE GENERAL GENERAL DE DIVISIÓN GENERAL DE BRIGADA	A LA ORDEN DE VUECENCIA MI...	{ TENIENTE GENERAL GENERAL GENERAL
OFICIALES	CAPITÁN DE NAVÍO CAPITÁN DE FRAGATA CAPITÁN DE CORBETA	A LA ORDEN DE USÍA, MI COMANDANTE * A SUS ÓRDENES MI COMANDANTE	
	CORONEL TENIENTE CORONEL COMANDANTE	A SUS ÓRDENES MI...	{ CORONEL TENIENTE CORONEL COMANDANTE
	TENIENTE DE NAVÍO ALFÉREZ DE NAVÍO ALFÉREZ DE FRAGATA	A SUS ÓRDENES MI OFICIAL	
	CAPITÁN TENIENTE ALFÉREZ	A SUS ÓRDENES MI...	{ CAPITÁN TENIENTE ALFÉREZ
SUBOFICIALES	SUBOFICIAL MAYOR	A SUS ÓRDENES MI SUBOFICIAL MAYOR	
	SUBTENIENTE BRIGADA SARGENTO PRIMERO SARGENTO	A SUS ÓRDENES MI...	{ SUBTENIENTE BRIGADA SARGENTO PRIMERO SARGENTO
TROPAY MARINERÍA	CABO MAYOR CABO PRIMERO	A SUS ÓRDENES MI...	{ CABO MAYOR CABO PRIMERO
EL PERSONAL DE LA DOTACIÓN DE UN BUQUE O UNIDAD, TRATARÁ AL OFICIAL AL MANDO DE «MI COMANDANTE», INDEPENDIEMENTE DEL EMPLEO QUE ÉSTE OSTENTE			
A SSMM LOS REYES: A LAS ÓRDENES DE SU MAJESTAD... A SSAARR (PRÍNCIPES): A LAS ÓRDENES DE SU ALTEZA...			

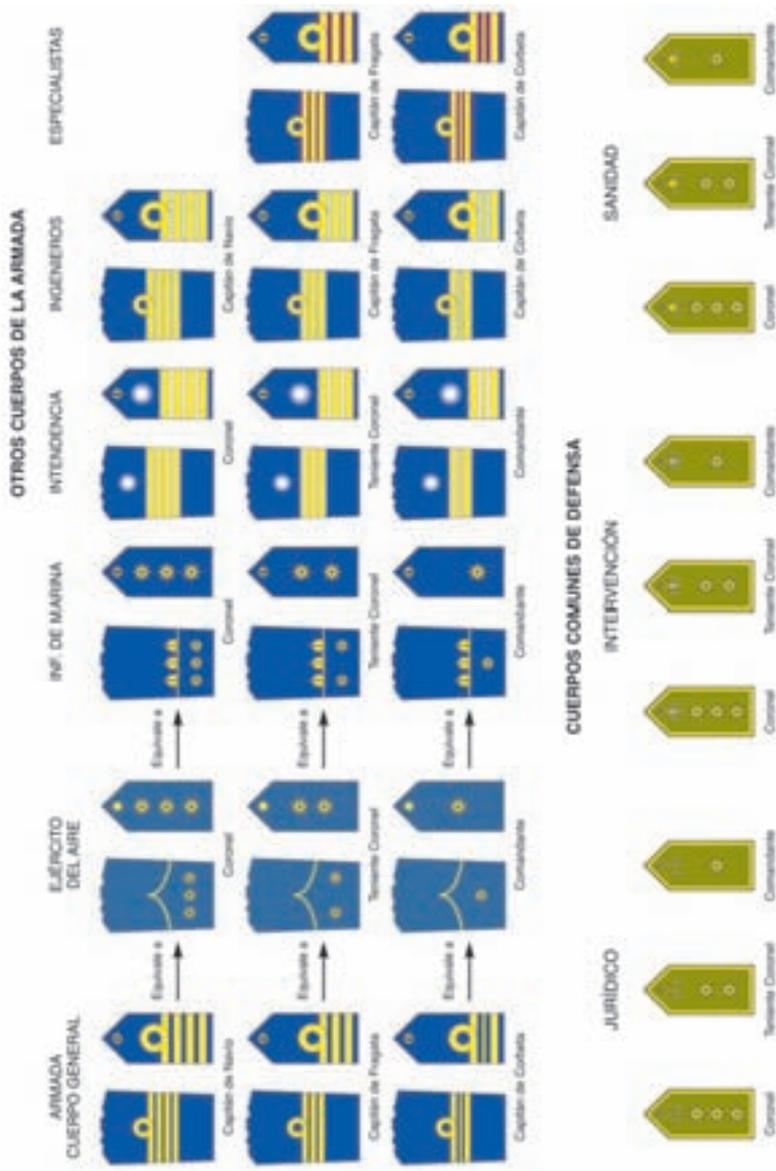
* El tratamiento de Usía corresponde a los oficiales que han sido recompensados con la Placa de la Real Orden de San Hermenegildo.

Divisas

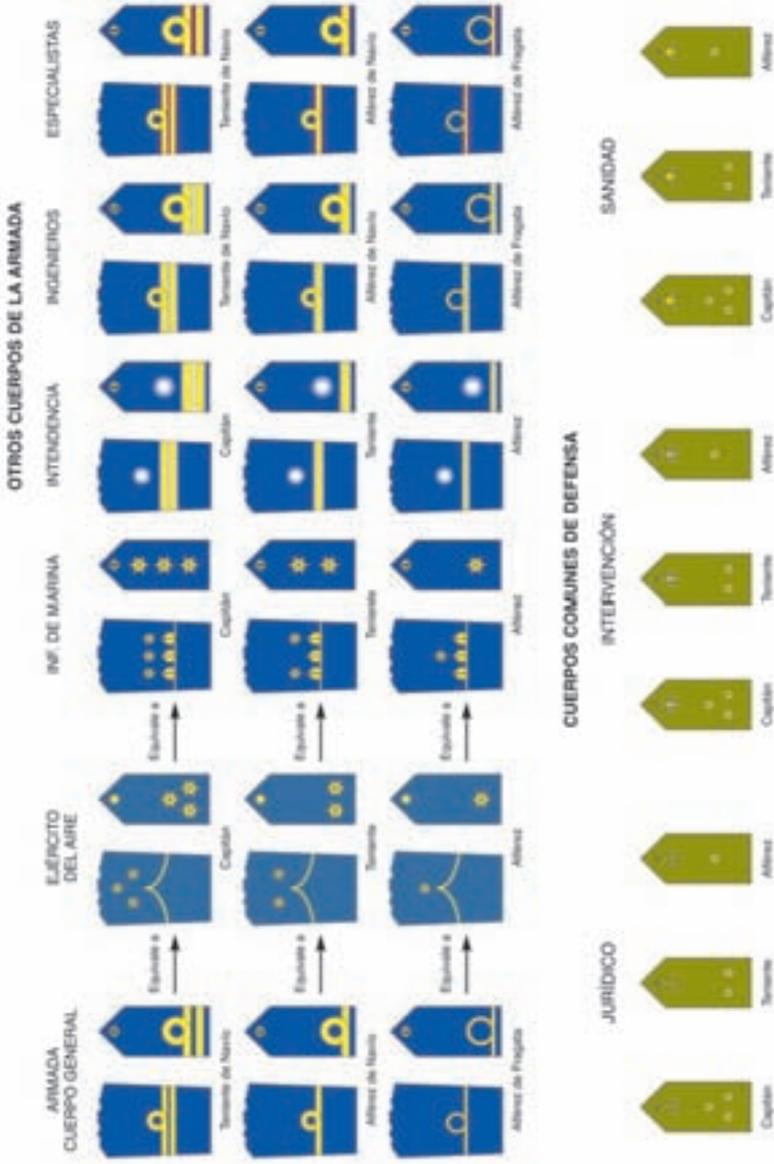
DIVISAS DE OFICIALES GENERALES



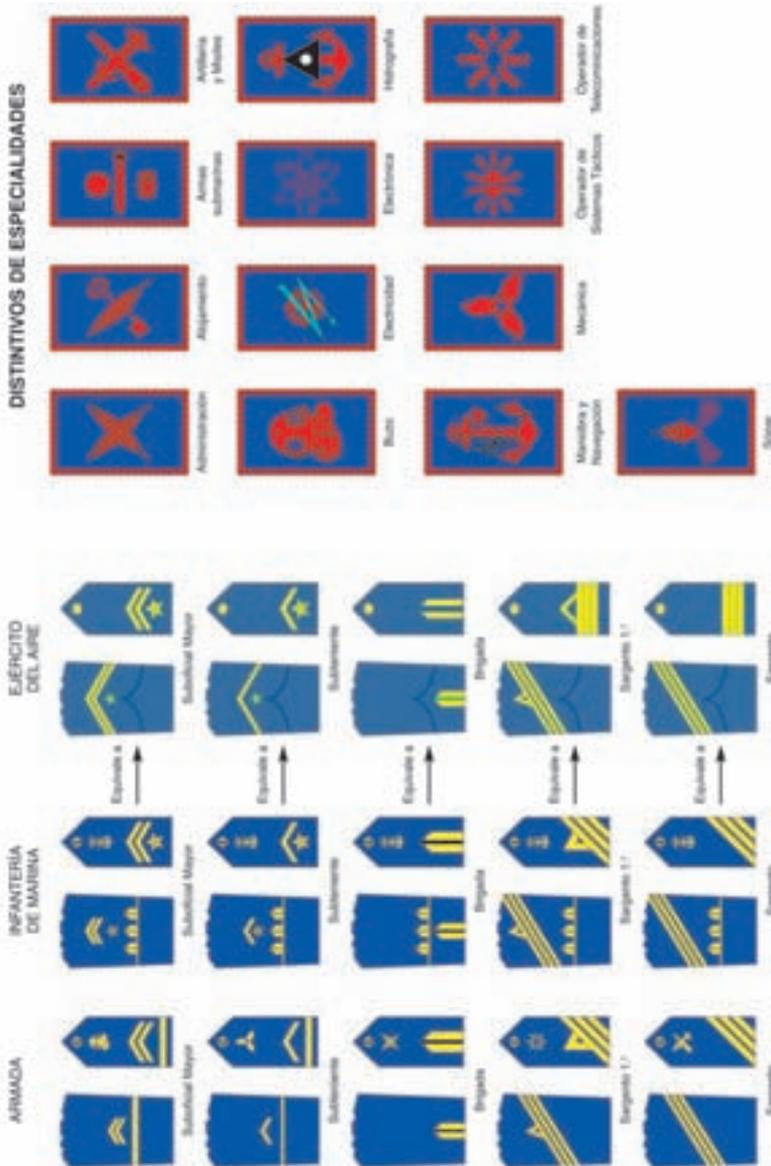
DIVISAS DE OFICIALES



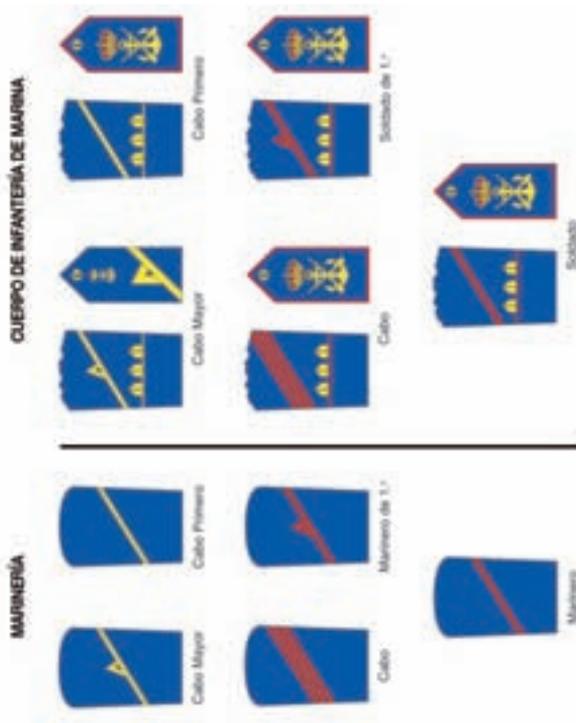
DIVISAS DE OFICIALES



DIVISAS DE SUBOFICIALES



DIVISAS DE TROPA Y MARINERÍA



EMBLEMAS



Emblema de la Armada



Emblema de Infantería de Marina

ARMADA



CUERPOS COMUNES



Uniformidad y Policía Personal

Uniformidad

El uniforme es muestra exterior del militar y ha de vestirse con propiedad y corrección.



Permanecerá de uniforme en su destino y cuando se traslade a otro por cualquier asunto del servicio o particular.

Irá reglamentaria y pulcramente vestido, para lo cual tomará las medidas necesarias.

De llevar alguna bolsa de mano o similar, la llevará en la mano izquierda y nunca colgada del hombro.

Cuando permanezca sentado en un lugar público puede descubrirse.



Podrá ostentar sobre el uniforme divisas, emblemas, condecoraciones y distintivos sin previa autorización.

Podrá adoptar posturas que rebajen la debida presencia militar.

Podrá ir por la calle con paquetes, mochilas o elementos que mermen su porte militar.

Podrá *–vistiendo de civil–* llevar prendas que se identifiquen claramente como constitutivas del uniforme.

Tipos de Uniforme

Recogidas en la Orden Ministerial núm. 6/1989, de 20 de enero, que regula la denominación, complementos y utilización de los uniformes de las Fuerzas Armadas. Existen los siguientes tipos, dentro de los que se establecen diversas modalidades.

UNIFORME DE GALA

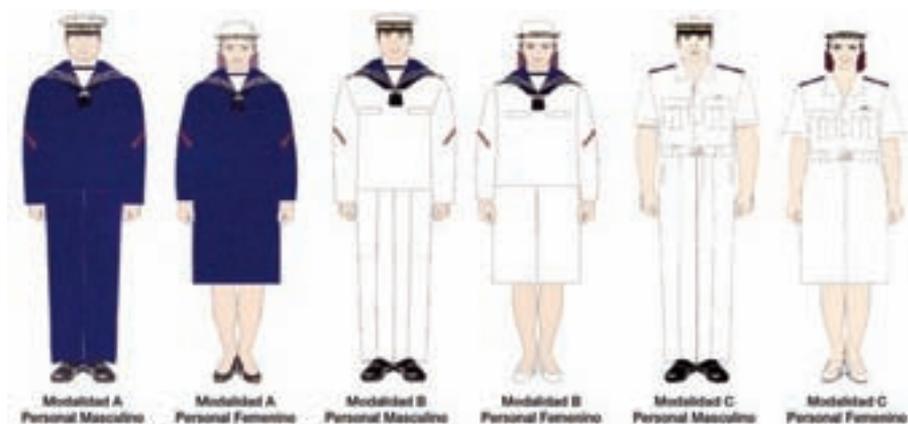
- Uso:**
- Actos señalados en el calendario de festividades de las Fuerzas Armadas.
 - Actos oficiales y actividades militares de marcada significación.
 - En aquellos actos a los que asista S.M. el Rey, salvo que se ordene otro.

Observaciones: Condecoraciones tamaño natural.

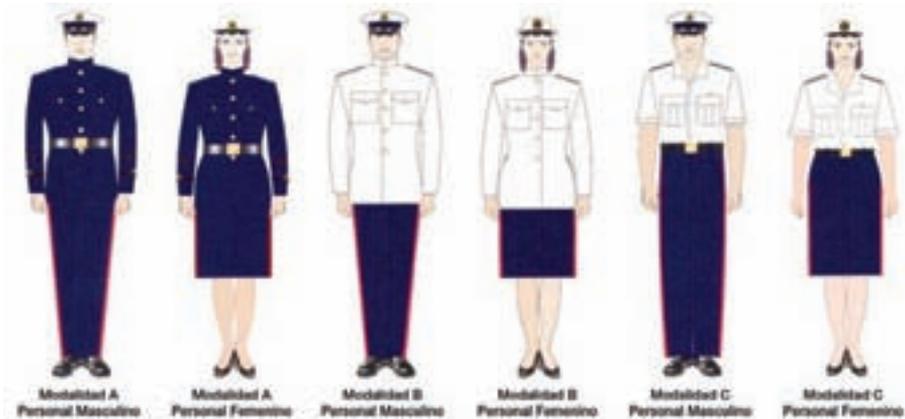
UNIFORME DE DIARIO

- Uso:**
- En actividades normales del servicio.
 - En comisiones, presentaciones y despedidas (mod. A o B)
 - Actos militares y sociales donde no se indique concretamente otra uniformidad.

Observaciones: Condecoraciones en pasador.



Uniforme Diario de Marinería.



Uniforme Diario de Tropa de Infantería de Marina.

UNIFORME DE TRABAJO

- Uso:** – Actividades normales del servicio en las unidades, buques, centros y organismos.
- En desplazamientos y actividades del servicio fuera de recintos militares.

UNIFORME DE FAENA

- Uso:** – Se utilizará por el personal de marinería de UCOS en tierra o unidades a flote en trabajos de mantenimiento y de aprovisionamiento, instrucción militar y otras actividades de similar naturaleza.
- El Mando de cada unidad dispondrá la modalidad concreta que debe utilizarse en cada momento, pudiendo autorizar la convivencia de diferentes modalidades en determinadas situaciones que requieran o aconsejen esa flexibilidad.
 - No está previsto el uso de prendas de abrigo. No obstante, si alguna situación aconsejara su empleo, el Mando autorizará la más adecuada de entre las existentes.

UNIFORME DE CAMPAÑA

- Uso:** – Personal de Infantería de Marina en campaña, faenas y ejercicios.
- Como uniforme de trabajo del personal de Infantería de Marina.

Policía personal

Las normas que se relacionan a continuación serán de obligado cumplimiento para todo el personal militar de la Armada.

Personal masculino

Cabello

- Su corte gradualmente decreciente en longitud desde la parte superior de la cabeza hacia los lados y el cuello, distancia mínima de un centímetro y medio por encima del borde de la guerrera.
- Las patillas tendrán una longitud comprendida entre la inserción en la cara del pabellón de la oreja en su parte superior y la altura media del citado pabellón.
- En el caso de aplicarse tinte en el pelo, este será de color natural.

Bigote

- Será de color natural, recortado tal como crece cubriendo la totalidad del labio superior y hasta la comisura de los labios.

Barba

- Siempre irá con bigote y siguiendo el contorno natural de la cara, su longitud máxima será de dos centímetros y sin sobrepasar la nuez.
- Se podrá utilizar media barba -parte central- con bigote cubriendo el mentón en su totalidad y en las mismas condiciones que la barba completa.

Uñas

- Cuidadas y aseadas. La longitud de las uñas no sobrepasará el extremo de su dedo, siguiendo el contorno natural.

Accesorios

- Cadena y placa de identificación del personal y siempre por debajo de la camisa.
- Un reloj de pulsera.
- Dos sortijas (compromiso y sello o similar).
- Gafas.
- Cadena y medalla o similar, siempre por debajo de la camisa.

Personal femenino

Cabello

- En formaciones militares deberá quedar despejado el cuello de la guerrera, marinera o camisa y, en caso de tener melena, se llevará recogida o en forma de moño. Podrán emplearse redecillas, gomas u horquillas sin elementos decorativos y de color similar al del pelo, pero siempre que no destaquen a la vista. Distancia mínima de un centímetro y medio por encima del borde de la guerrera.
- En el caso de aplicarse tinte en el pelo, este será de color natural.

Maquillaje

- De uso potestativo. Se limitará a colores naturales que no desentonen con el color de la propia piel.

Pendientes

- De uso potestativo. Un único pendiente por lóbulo, centrado y sin que sobresalta de aquél. Serán iguales entre sí, sin partes móviles o colgantes.
- Serán esféricos, dorados, plateados o de perla y en su diseño ha de prevalecer la seguridad de sus usuarias.

Uñas

- Cuidadas y aseadas. La longitud de las uñas no sobrepasará en 3 mm su dedo. Podrá llevarse esmalte transparente.

Accesorios

- Cadena y placa de identificación del personal y siempre por debajo de la camisa.
- Un reloj de pulsera.
- Dos sortijas (compromiso y sello o similar).
- Gafas.
- Cadena y medalla o similar, siempre por debajo de la camisa.

Normas comunes para todo el personal

Accesorios permitidos

- En la mano: maletas, portafolios, bolsas de deportes o similares.
- En el brazo u hombro: el bolso femenino.
- Casco reglamentario en el uso de bicicletas o motocicletas.

Tatuajes

- No se permitirán «piercings» ni pegatinas corporales.
- No se permitirán tatuajes en zonas visibles.

Gafas

- No serán excéntricas o llamativas por su forma o color.

Teléfonos móviles

- No está autorizado llevarlos en lugar visible.

Armamento individual y portátil. Procedimientos de seguridad.

a) Generalidades de armamento y munición individual

Se entiende por **arma portátil** al arma que dispara proyectiles antipersonal a alcances relativamente cortos y que se caracteriza por su calibre.



b) Sistemas de automatismo

Las armas se clasifican en:

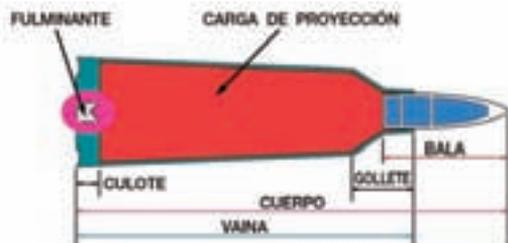
- *Manuales*: Son aquellas en las que todos los elementos del ciclo de funcionamiento debe realizarlas manualmente el tirador. Ejemplo: Mosquetón y escopeta de caza.
- *Semiautomáticas*: Todos los elementos del ciclo de funcionamiento se realizan automáticamente, a excepción del disparo, que es manual. Ejemplo: Pistolas y Cetme en el selector en T.
- *Automáticas*: Todos los elementos del ciclo de funcionamiento se realizan automáticamente mientras se pulse el disparador o quede munición en el elemento de alimentación. Ejemplo: MG- 42 y Cetme con el selector en R.

c) La munición

Las armas portátiles siempre utilizan munición de vaina engarzada, que es aquella a la que no se puede modificar la cantidad de carga de proyección.

Al disparo completo se llama cartucho, y está compuesto por la bala y la vaina.

- *Bala*: Es un vaso de metal blando, generalmente cobre y un relleno de plomo.
- *Vaina*: Es un vaso capaz de contener o sostener al resto de los elementos del cartucho.



Componentes comunes

CAÑÓN

Tubo metálico que tiene como misión dirigir al proyectil hacia el blanco.

Se llama “**boca de carga**” al extremo del cañón por el que se introduce el proyectil.

La parte del tubo en la que el proyectil es impulsado por los gases se llama “**ánima**”.

La “**recámara**” es la zona anterior del cañón donde se aloja la vaina del cartucho.

CIERRE O CERROJO

Aparato capaz de soportar la vaina en la recámara durante la combustión de la carga de proyección. Se compone de:

- Percutor
- Extractor del cartucho
- Expulsor
- Mecanismo de bloqueo

MECANISMO DE DISPARO

Tiene como misión iniciar la combustión de la carga de proyección del cartucho en la recámara. Incluye:

- Aguja percutora
- Martillo
- Muelle
- Gatillo

CAJÓN DE LOS MECANISMOS

Pieza que se fija al cañón y tiene como misión contener o sostener a otras partes del arma tales como:

- **Cerrojo** y mecanismo de disparo
- Elemento de alimentación (**cargador**)
- Elementos de **puntería**
- Elementos que facilitan el manejo del arma (**guardamanos, empuñadura y culata**)

PISTOLA STAR MOD. 30-M CALIBRE 9 MM PARABELLUM**a) Instrucciones para el manejo del arma****PUESTA EN SEGURO**

Girar hacia abajo cualquiera de las dos aletas del seguro situadas sobre los flancos del cerrojo, hasta que quede cubierta la señal roja de peligro existente (señal blanca al descubierto). Con este movimiento habrá quedado la aguja oculta y bloqueada en el interior del cerrojo, con lo que cualquier manipulación, incluida la que derive de la caída del percutor, no encierra peligro.

**SACAR EL CARGADOR**

Con la pistola asegurada, presionar con el pulgar sobre el botón del enganche del cargador y extraer a éste de su alojamiento tirando de él. Al ser extraído el cargador, el arma queda doblemente asegurada con la intervención del seguro del cargador.

**LLENAR EL CARGADOR**

Introducir los cartuchos con la mano, presionando ligeramente sobre el elevador o los cartuchos ya cargados, deslizándolos suavemente por debajo de los labios de modo que queden aprisionados bajo éstos. Téngase la precaución de que los culotes de los cartuchos estén dirigidos hacia la parte cerrada plana del cargador.



CARGAR LA PISTOLA

Introducir el cargador dentro de su alojamiento. Una vez visto que el seguro está cubriendo la señal roja de alarma, se tira del cerrojo hacia atrás, hasta alcanzar el tope trasero de su recorrido. Soltando ahora el cerrojo, éste vuelve hacia adelante, extrayendo en su avance un primer cartucho del cargador hasta introducirlo en la recámara,

con esto el arma queda cargada, amartillada y asegurada.



DISPARO CON ACCION SIMPLE O PERCUTOR PREVIAMENTE MONTADO

Al quitar el seguro, hasta que la señal blanca de seguridad quede oculta bajo su aleta, queda desbloqueada la aguja percutora, situándose al alcance del martillo percutor para ser lanzada contra el pistón del cartucho.

En esta posición, con el percutor amartillado y el disparador retrasado hasta la posición de fuego, el arma está pronta para disparar, pendiente de una ligera y corta presión sobre la cola del disparador.



DISPARO MEDIANTE DOBLE ACCIÓN PARTIENDO DE MARTILLO EN REPOSO

Tras quitar el seguro, y a medida que se aprieta sobre el disparador, se montará el martillo percutor hasta llegar a alcanzar su límite extremo de amartillamiento, desde cuya posición caerá al término del recorrido del disparador, produciéndose el disparo.

El martillo queda automáticamente montado como consecuencia de la reculada del cerrojo, con posterioridad a cada disparo, funcionando entonces el arma como cualquier pistola semi-automática.



MANIPULACIÓN POSTERIOR AL SER VACIADO EL CARGADOR

Tras el último disparo interviene el pestillo de retenida del cerrojo, deteniendo a éste y manteniendo abierta la pistola. Para seguir disparando habrá que cambiar el cargador por otro lleno y presionar hacia abajo el pestillo de retenida para hacer avanzar el cerrojo y dejar de nuevo la pistola cargada y amartillada, presta para reanudar el fuego.



Al suspender el fuego y dejar la pistola, SE DEBE PONER EL SEGURO, extraer el cargador y el cartucho que haya podido quedar alojado en la recámara, para, por último, dejar caer el cerrojo y desamartillar, volviendo a introducir de nuevo el cargador vacío en su alojamiento.

Antes de dejar la pistola, como norma elemental de seguridad, hay que cerciorarse visualmente o al tacto a través del indicador de cartucho en recámara si ésta ha quedado vacía. Es necesario extremar todas las precauciones y agotar todos los recursos de comprobación para guardar un arma sin que entrañe peligro.

b) Precauciones de seguridad en el manejo de armas portátiles

- Los accidentes no ocurren porque sí. **¡SIEMPRE!** Hay un fallo mecánico o humano.
- La mayoría de los accidentes con armas de fuego se deben a fallos humanos.
- El exceso de confianza predispone al accidente.

- La despreocupación y la irresponsabilidad se identifican en la práctica con la imprudencia.
- El exceso de amor propio y el afán de notoriedad son malos compañeros en el manejo de las armas de fuego.
- La fatiga, el cansancio, el alcohol... disminuyen los reflejos y la atención, favoreciendo el error y el accidente.
- Las prisas, son una de las principales causas de la mayoría de los accidentes.

c) Normas de conducta en los ejercicios de tiro

- Colocarse siempre las **MEDIDAS DE PROTECCIÓN** pertinentes (gafas y cascos).
- Estar muy atentos a quien lleva la voz del ejercicio.
- No hacer nada que no se haya ordenado previamente.
- Mantener los dedos **¡SIEMPRE!** fuera del gatillo excepto en el momento de efectuar los disparos.
- Apuntar con el arma siempre al frente o arriba y no girarse en ningún momento.
- En caso de alguna incidencia en cualquier fase de la secuencia de ejecución del tiro, levantar un brazo sin volverse, alguien atenderá esa incidencia.
- Los cargadores no se tiran al suelo, se depositan con la mano.
- El silencio será total y absoluto.
- Antes de comenzar el tiro adoptar una postura estable, repartiendo bien los pesos.
- **NUNCA APUNTAR** con el arma a alguien, aunque se sepa que está descargada y pasada revista de baqueta. El arma **SIEMPRE APUNTARÁ HACIA ARRIBA** desde que se recoge hasta que se entrega.

Principales actos militares en Unidades

a) Relevo de la guardia

Es una ceremonia en la que se produce el cambio de personal que se encuentra de guardia en un buque, unidad o establecimiento de la Armada, el cual se realiza todos los días, pudiendo o no coincidir con el izado de la bandera.

b) Izado de la bandera

El izado y arriado de la bandera se realiza solamente en puerto. El izado es a 08:00 horas y el arriado al ocaso/puesta del sol. La ceremonia de izado coincide generalmente con la del relevo de guardia militar.

SECUENCIA DEL ACTO

ASAMBLEA: Se tocará 20 minutos antes del izado. La guardia entrante formará a babor, en la toldilla o lugar que se designe, con el armamento y uniformidad ordenados. Los suboficiales de guardia entrantes pasarán revista de policia y de armamento y corregirán las deficiencias existentes.



SEÑALES A LA BANDERA: Se realiza 5 minutos antes del izado –*se iza la bandera Prep*– y a la voz de “Señales a la bandera” formará a estribor la guardia militar saliente y desfilará hacia la toldilla con el arma sobre el hombro y bayoneta calada y, posteriormente, lo hará la guardia entrante, que desfilará por babor. Ambas guardias se darán frente y permanecerán en posición de descanso en espera de rendir los honores a la bandera.



TRASLADO DE BANDERA: Se realizará desde el lugar en donde se tenga depositada, por un soldado o marinero, plegada sobre bandeja, batea apropiada o en los antebrazos, siendo escoltada por un soldado o marinero. Ambos marcharán con la cabeza descubierta, a paso ordinario, el escolta ligeramente adelantado y a la izquierda del portador de la Bandera, hasta el lugar en que vaya a ser izada. Serán recibidos por la Guardia Militar en posición de firmes. El escolta procederá al enganche de la Bandera a la driza y conservándola plegada no permitiendo que se **desfalde y arrastre por cubierta**. El portador se situará a un costado del escolta y a su misma altura.



IZADO DE BANDERA: Se realiza a 0800, siguiendo la siguiente secuencia:

- Se pica la campana.
- Señal preventiva “PREP” a media driza.
- Con corneta o pito se ordena “Presenten!”
- Las guardias entrante y saliente presentan armas.
- El escolta procederá a zar la Bandera lentamente, procurando que la duración del izado coincida con la del Himno Nacional o con la de la pitada de honores reglamentaria.
- El contra maestre da una pitada larga durante el tiempo del izado a la vez que se toca la primera estrofa del Himno Nacional.



DESFILE DE LA GUARDIA: Una vez izada la bandera, las dos guardias militares permanecerán en posición de firmes mientras el Comandante de la guardia saliente, acompañado por el entrante solicita permiso del Comandante para efectuar el relevo. Concedido éste dará la voz de “relevar”. Las guardias militares se saludarán con el arma sobre el hombro y, descansadas las armas, se efectuará el relevo de las guardias.

Los Comandantes de la guardia darán la novedad al Comandante, le entregarán el parte de relevo y solicitarán su permiso para entrar y salir, por este orden, mientras las guardias permanecerán en firmes. A continuación el Comandante de la guardia entrante ordenará “desfilas” haciéndolo la saliente por la banda de estribor, mientras la entrante la despide con el arma sobre el hombro. Tras la guardia militar saliente desfilará por la misma banda la entrante.



c) Arriado

- La ceremonia de arriado, que tiene lugar a la puesta del sol, es similar a la del izado. Para el arriado se procederá de forma inversa. El portador irá recogiendo la Bandera sobre la bandeja, batea o en sus brazos, de forma que no llegue a tocar el suelo o el agua. Seguidamente, plegarán la Bandera con respeto y, a continuación, se procederá al toque de oración.
- Finalizado este acto, el portador y el escolta trasladarán la Bandera al lugar en que vaya a ser depositada, siendo despedidos por la Guardia Militar en posición de firmes.
- Si el arriado coincidiese con alguna visita o recepción a bordo, a la voz de “señales a la bandera” se indicará cortésmente a los visitantes que se encuentren en cubierta que se pongan de pie en posición respetuosa y en silencio, dando frente a popa hasta que termine la ceremonia, explicándoles su significado.
- Si se encuentran en puerto barcos extranjeros, se interpretará primero el himno nacional del visitante (por orden alfabético de los nombres de las naciones en español), terminando con el himno nacional propio.
- En puerto extranjero, el barco español toca primero el himno nacional español y a continuación el del país visitado.

d) Oración

- Es una tradición tan antigua como la propia Armada española y se realiza todos los días, al anochecer (si los ejercicios o misión lo permiten), se reúne la dotación formada en cubierta o en una chaza o sollado si el tiempo es adverso, y en posición de saludo militar canta a coro la Oración. Preside el acto el Oficial de Guardia y, cuando termina, se da lectura a la orden para el día siguiente. En caso de no ser posible se hará por el circuito de órdenes generales.
- Durante el canto de la Oración, todo el personal en cubierta saluda dando frente al lugar donde se canta.
- Al ocaso, una vez finalizado el toque de Oración, el más moderno de los presentes dará las “**BUENAS NOCHES**” al más antiguo y a continuación al resto de los presentes.

ORACIÓN:

*TU QUE DISPONES
DE VIENTO Y MAR
HACES LA CALMA
LA TEMPESTAD.*

*TEN DE NOSOTROS
SEÑOR PIEDAD,
PIEDAD SEÑOR,
SEÑOR PIEDAD.*

e) Lectura de leyes penales

- Es un acto en el que se da lectura a artículos de las Ordenanzas o legislación en vigor, para ejemplaridad, los premios y castigos recaídos desde el último acto celebrado. Este acto continúa con la revista del Comandante a la dotación y la inspección de compartimentos y servicios de a bordo.
- Forma toda la dotación en un lugar que facilite a todos la visibilidad y la audición. Se elige el espacio más amplio de la cubierta, quedando las brigadas formadas a las bandas, dando frente a la crujía, así como una formación de los Suboficiales sin puesto en brigada, y cierran el cuadro,



por la proa y mirando a popa, la guardia militar en ala con armas, y, en el lado de popa, mirando a proa, los Oficiales sin puesto en formación. Frente a los Oficiales, presidiendo, se sitúa el Comandante, flanqueado por el Segundo y el Oficial de Guardia.

- Se da lectura a los textos y terminada la lectura, el Comandante da un grito de **“Viva España”**, contestado por toda la dotación. Seguidamente se leen los premios y castigos y el Comandante suele dirigir unas palabras a la dotación.
- Finalizado el acto se rompen filas y las brigadas se dirigen a sus destinos y se inicia la inspección de los compartimientos y servicios elegidos por el Comandante.
- Tanto en la revista como en la inspección acompaña al Comandante, el Segundo y el Oficial de guardia, encargado de las anotaciones y de transmitir las órdenes, y los Comandantes de Brigada u Oficiales responsables de los compartimientos y servicios que están siendo revistados.

f) Picado de la hora.

- El picado de la hora es otra de esas costumbres compartidas por los buques de guerra de todas las naciones.
- La campana, con el nombre del barco y la fecha de su botadura en relieve, es una pieza tradicional del cargo.
- Se marca un repique por cada hora transcurrida y un pique en las medias en ciclos de cuatro horas.



Guardias y Servicios

Generalidades

Para el régimen interior, se entenderá por SERVICIOS el sistema organizado de prestaciones conducentes a garantizar en todo momento el normal desarrollo de las actividades y la seguridad en las Unidades, Bases, Arsenales y Centros. El número y clase de los servicios ordinarios vendrán determinados en el Manual de Organización y para cada uno de ellos se establecerán los correspondientes turnos.

La duración normal de los servicios será de veinticuatro horas en tierra y de cuatro horas en la mar. Los servicios que exijan dedicación exclusiva y permanente durante su período de facción se denominarán GUARDIAS.

La designación del personal de Oficiales, Suboficiales y Clases de Marinería y Tropa que ha de montar los distintos servicios, así como la de sus retenes, será facultad del Mando y se publicará en la Orden.

La seguridad

La Seguridad en las Fuerzas Armadas es un aspecto inherente con sus misiones que se traduce en una atención permanente para garantizar la integridad del personal, instalaciones, buques, aeronaves, armamento, material, documentación e información.

Se define como el conjunto de medidas encaminadas a prevenir y neutralizar las amenazas a la integridad y disponibilidad del personal así como a la actividad y recursos de las unidades.

La seguridad en las Fuerzas Armadas afecta a todos sus miembros, cada uno de ellos le prestará atención permanente y será responsable, a su nivel.

Las guardias de seguridad

Las guardias de seguridad son cometidos de miembros de las Fuerzas Armadas, con presencia y duración limitada, que se establecen como servicio de armas para dar protección a las unidades, así como al personal, armamento, material y documentación. También lo serán las que realiza una unidad cuando se le ordena esta prestación en determinadas instalaciones ajenas.

Constituyen una medida disuasoria para potenciales intrusos y una fuerza de reacción ante cualquier alarma o señal de emergencia.

Cuando existan necesidades específicas, se podrá constituir un retén de seguridad para apoyar y reforzar a la guardia de seguridad, formando parte de ésta.

Se considerarán guardias de seguridad: las guardias militares, las de honor, los destacamentos de seguridad, las escoltas, los retenes y aquellas otras que se constituyan con esta misión específica.

Los componentes de la guardia de seguridad prestarán su servicio como policía militar, naval o aérea, durante su desempeño tendrán consideración de Agentes de la Autoridad en el cumplimiento de sus funciones (Ver capítulo 5). Deberán llevar durante el servicio la identificación visual sobre el uniforme que así lo acredite.

Las guardias de honor se consideran de seguridad y se regirán, además de por estas normas, por las suyas específicas aunque no será necesario que lleven la identificación visual sobre el uniforme citada en el apartado anterior.

La duración de la guardia de seguridad será la que se determine en función de la situación de alerta, efectivos disponibles o cualquier otra circunstancia que pueda tener influencia en el mejor rendimiento del personal.



Tropa y marinería de guardia

La tropa y marinería componente de la guardia se podrá encontrar de forma rotativa, en las situaciones de actividad, alerta o descanso; la duración de cada una de éstas será la que proporcione mayor eficacia a la seguridad y menor fatiga al personal.

Durante la situación de actividad actuarán como centinelas, componentes de patrullas o vigilantes.

Se le darán las órdenes por conducto de quien desempeñe el cargo de cabo de guardia, si bien las podrán recibir también del jefe de la guardia o de aquél que le auxilie.

Centinela

Son centinelas los componentes de la guardia de seguridad que, en acto de servicio de armas y cumpliendo una consigna, guardan un puesto confiado a su responsabilidad portando a la vista el arma de fuego que por su cometido les corresponda.

El centinela se empleará para la defensa y protección de lugares o instalaciones sensibles donde el grado de seguridad lo exija y su utilización será restrictiva.

Tienen además la consideración de centinela, aquellos que por la importancia o trascendencia de las funciones o cometidos que desempeñen, así les sea reconocida por la legislación vigente.



Obligaciones del centinela:

- El centinela dedicará toda su atención a la consigna encomendada, sin hacer nada que le distraiga de sus cometidos.
- Nunca dejará el arma de la mano ni la entregará a persona alguna bajo ningún pretexto y permanecerá en su puesto mientras no sea relevado. Hará cumplir las órdenes recibidas.
- Dará la alarma cuando la situación lo requiera e informará de las novedades que se produzcan utilizando el procedimiento establecido.
- Cuando resulte amenazada la seguridad de su puesto, su persona o el cumplimiento de la consigna, previa las conminaciones dirigidas al potencial agresor para que abandone su actitud y de la advertencia de que se halla ante un centinela, podrá hacer uso gradual y proporcionado de su arma, procurando causar el menor daño posible.

Puesto de centinela:

Los puestos de centinela deben permitir el cumplimiento de la consigna recibida. Podrán ser fijos o móviles y en ambos casos, individuales o de grupo.

Los fijos se establecerán en lugares que permitan la protección y la observación, y reduzcan la vulnerabilidad. Los móviles completarán, en su caso, la acción de los fijos y tendrán a su cargo la vigilancia permanente de zonas concretas y limitadas.

Patrullas

Son patrullas las fracciones de la guardia que efectúan recorridos de amplitud y duración variable utilizando los medios más adecuados, en zonas del interior y exterior de la unidad.

Su composición y actuación se ajustará a las consignas recibidas, aunque permitiendo un cierto grado de iniciativa en su ejecución.



Vigilantes

Son vigilantes los componentes de la guardia de seguridad que, en acto de servicio de armas, participan en la seguridad general tanto en el interior como en el exterior de la unidad mediante el control de personas, aseguramiento de espacios físicos o control de los medios o materiales que se asignen

a su custodia. Ocuparán aquellos puestos de la guardia de seguridad que complementen los de centinela. Pueden ser fijos o móviles, así como cumplir sus cometidos con armas o sin ellas. En su actuación se ajustarán a las normas de utilización gradual y proporcionada del arma para impedir o repeler una agresión en cuanto racionalmente no puedan ser utilizados otros medios. Los puestos se establecerán en los lugares más adecuados que les permita cumplir sus cometidos. No podrán abandonar su puesto, salvo que las circunstancias del cumplimiento de su misión lo demanden.

Los puestos a ocupar y los cometidos se encontrarán definidos en el plan de seguridad, que deberá indicar el horario de aquellos puestos de vigilante que pasan a ser de centinela durante algún periodo de la guardia.



Práctica deportiva

La educación física y la práctica deportiva son básicos para el mantenimiento de las condiciones psicofísicas necesarias para el ejercicio profesional. Si quieres realizar bien tu trabajo debes tener una buena condición física desarrollando las diferentes cualidades como son la fuerza, resistencia, velocidad, coordinación, flexibilidad, etc. Estas cualidades deben estar desarrolladas equilibradamente, pero de éstas la fuerza y la resistencia son las más importantes a nivel profesional y las que más puedes entrenar y mejorar.

Los ejercicios o actividades físicas a realizar para mejorar o mantener la condición física deben estar ordenados dentro de una sesión, que debe tener tres partes:



Activación cardiovascular: carrera continua suave o bicicleta estática (10-15 minutos)



“Nunca te olvides del calentamiento, te evitará lesiones”

ENTRENAMIENTO DE RESISTENCIA



**“Para llegar lejos
entrena la resistencia”**

RESISTENCIA 1

Carrera continua
entre 30 y 50 minutos,
ritmo entre 4 30 y 5 30
por km. o
140-160 pul./min.

RESISTENCIA 2

**Carrera continua
progresiva** 30 minutos.
Cada 10 se sube el ritmo
(5 30 / 5 / 4 30 ó
130/150/180 pul./min.)

RESISTENCIA 3

Series de 1000 m:
4 entre 4 y 4 30 por km.
o 150/180 pul./min.
con descanso de 2
entre cada una.

ENTRENAMIENTO DE FUERZA



“La fuerza... con control”

FUERZA 1

“Squat” alternativo (3 x 30)
Espalda recta,
flexión rodilla 90°.



**Biceps alternativo
con mancuernas**



Abdominales
Superiores / Lumbares / Inferiores
(20/20/20)

mancuernas (3 x 40)



**Extensiones
de brazos (3 x 15)**



**Elevaciones laterales
hombro con mancuernas
(3 x 15)**



FUERZA 2

Media sentadilla (3 x 10)
Espalda recta,
flexión rodilla 90°.



“Press banca”
(3 x 10)



Abdominales
Oblicuos (3 x 40)



Tríceps
(3 x 10)
ángulo recto en codo



Bíceps
con barra
(3 x 10)



VUELTA A LA CALMA

**“Trata bien a tu cuerpo,
la vuelta a la calma de forma
progresiva”**

Carrera de recuperación 5 minutos muy suave.
Estiramientos básicos, relacionados a continuación.



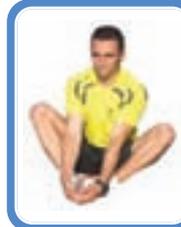
Cuádriceps, cuerpo
vertical y talón
al glúteo.



Gemelos, rodilla
extendida y talón
toca el suelo.



Isquiotibiales,
rodilla totalmente
extendida, manos
a la puntera.



Abductores, plantas
pegadas, rodillas
se aproximan
al suelo.



Pectoral, torsión
del tronco hacia
el lado contrario.



PROGRAMACIÓN MENSUAL

SEMANA	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
1ª	Resistencia Sesión 1 (R1)	Fuerza Sesión 1 (F1)	Resistencia Sesión 2 (R2)	F1	R1	libre	libre
2ª	R1	F1	libre	F2	Resistencia Sesión 3 (R3)	20' carrera y estiram.	libre
3ª	Resistencia Sesión 2 (R2)	Fuerza Sesión 2 (F2)	R1	F2	R2	libre	libre
4ª	R2	F2	libre	F1	R3	20' carrera y estiram.	libre



DECÁLOGO PARA LA PRACTICA DEPORTIVA

1. Realizar un reconocimiento médico para comprobar que estás en óptimas condiciones.
2. Realizar siempre un calentamiento (carrera suave, estiramientos,...), te evitará lesiones.
3. No hacer ejercicios intensos justo después de haber comido ni muchas horas después de la última comida.
4. Hidratarse bien durante y después del ejercicio, si es posible con alguna bebida isotónica.
5. El calzado es el material más importante a la hora de realizar ejercicio, debe ser con buena amortiguación, estabilidad, transpirable y adaptado al ejercicio a realizar.

6. La ropa debe ser transpirable, ligera y cómoda.
7. Debes llevar una alimentación equilibrada, comer “un poco de todo”.
8. Debes ser consciente de donde está tu límite y asesorarte con personal instruido de cómo debes hacer ejercicio.
9. La actividad física debe ser adecuada a tus condiciones y edad.
10. Para conseguir los mejores resultados y no lesionarse es tan importante la actividad como el descanso, el cuerpo debe recuperarse adecuadamente.

El Respeto al Medio Ambiente



La protección del medio ambiente es una demanda social de primer orden y la Armada está plenamente implicada en este esfuerzo. En consecuencia se ha desarrollado una política encaminada hacia la lucha contra la contaminación marina, atmosférica y de los suelos, la mejor concienciación de su personal, el ahorro energético y la prevención de incendios agroforestales, además de acudir en auxilio de los medios civiles cuando es necesario.

Es evidente que la mar, uno de los elementos básicos del equilibrio medioambiental del planeta, corre serio peligro y parte de esta contaminación tiene su origen en los buques, que están sujetos a leyes y normas internacionales de obligado cumplimiento.

a) El convenio MARPOL

El convenio MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) contiene las reglas especiales de construcción y equipamiento para la prevención de la contaminación accidental y las reglas para las descargas autorizadas en la mar.

En términos generales podemos decir que, dependiendo del tipo de residuo y del área de navegación, el convenio MARPOL establece cuándo y cómo pueden verterse residuos a la mar. Todos los buques deben contar con instalaciones adecuadas para tratar sus residuos y los puertos deben poseer instalaciones para la recepción de estos residuos.

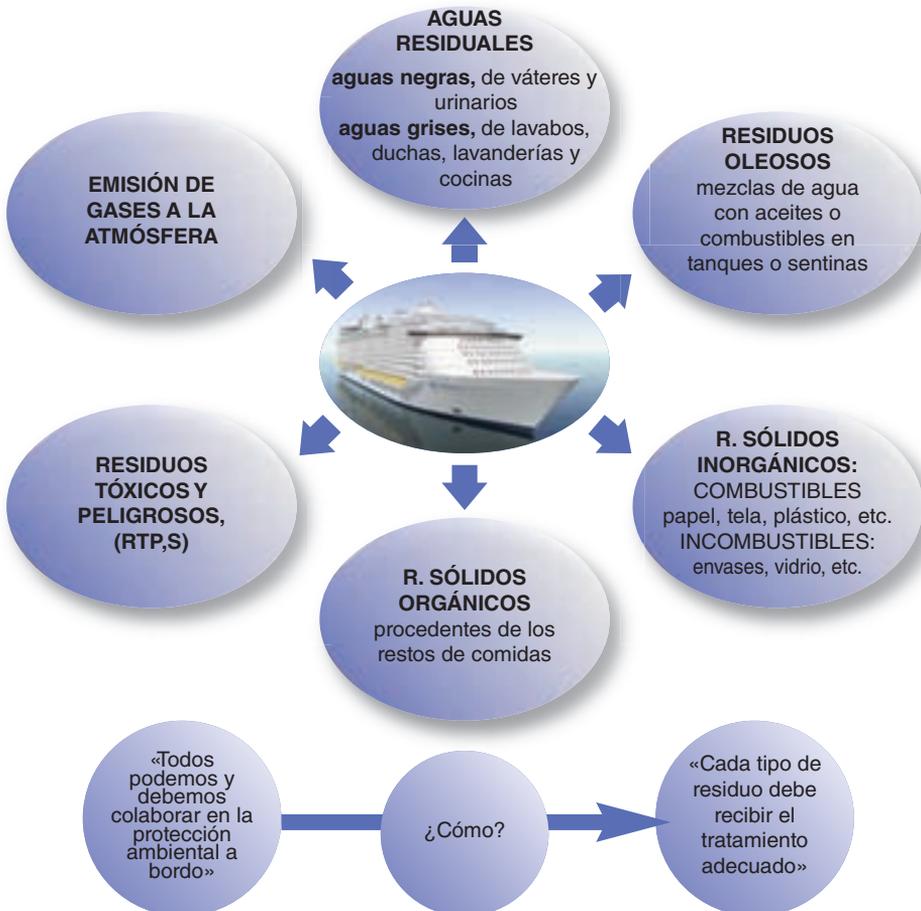


b) Fuentes de contaminación marina a bordo

Existen numerosas fuentes de contaminación marítima desde buques. Pueden ser accidentales e involuntarias, como las mareas negras, o derivadas de la actividad normal del buque, como los residuos arrojados al mar, los vertidos de aguas oleosas y la emisión de gases.

La Armada no sólo contribuye al diseño de buques de contaminación cero, sino que cuenta con mecanismos de control de residuos contaminantes para eliminar los que otros han vertido sin control.

Los tipos de residuos generados a bordo de un buque son:



c) Medios para la gestión de residuos a bordo

Para controlar la contaminación generada en un buque tipo se dispone a bordo de los siguientes equipos:

- Planta de tratamiento de aguas residuales (TAR) y tanque de lodos.
- Planta de tratamiento de aguas oleosas y tanque de lodos.
- Trituradora y compactadora de residuos sólidos.
- Local de tratamiento de residuos (LTR).
- Trituradora de comidas y tanque de pulpa.
- Planta de tratamiento térmico.
- Contenedores específicos para los residuos sólidos.



Planta TAR de la fragata F-100

d) Reglas básicas medio ambientales a seguir

Todo lo que se haga es poco para minimizar la contaminación y conseguir un ahorro energético aceptable. El único residuo que no contamina, es el no generado.



Este depósito es para desperdicios orgánicos,
restos vegetales...

“no depositar medicamentos, pilas, escombros...”



El contenedor azul es para depositar papel y cartón
no Brick

“el papel o cartón manchado de grasas o aceite se
convierte en residuos peligrosos, por lo que no
se debe echar en estos contenedores”



Depósito para vidrio (botellas de bebidas,
refrescos...)

“no depositar espejos, bombillas, cristales,
ventanas...”



En el contenedor amarillo se depositan:

- los envases y envoltorios de plástico y de metal
- los envases de Tetrabrik



No dejes residuos peligrosos como pilas, baterías,
material de sanidad usado, etc., abandonados
a la intemperie ni fuera de los contenedores,
hay zonas específicas para ello.



Ahorre energía eléctrica, apagando las luces al ausentarte del local y aprovechando la luz solar. No apague y encienda los tubos fluorescentes continuamente.

No deje encendido el ordenador y regule el tiempo del salvapantalla.

Utilice la calefacción y el aire acondicionado durante el tiempo estrictamente necesario.



Gastar agua con moderación

Al lavarse las manos no dejar correr el agua del grifo

Revisar los grifos para evitar pérdidas



No arroje restos de sólidos ni líquidos peligrosos (aceite de cocina, etc.) por los desagües.



Compruebe que los productos peligrosos:

1. Estén correctamente etiquetados con su código I.E.R.
2. Almacenados en recipientes adecuados.
3. Separados por categorías (código I.E.R.)



Recuerda:

“Tu colaboración es fundamental para prevenir la contaminación de la mar desde los buques”

Primeros Auxilios

¿Qué son los primeros auxilios?

Son aquellas actuaciones que llevaremos a cabo inmediatamente después de producirse el accidente, ¡hasta la llegada de personal especializado!

Por tanto son una asistencia inmediata y limitada.

La actuación a seguir en un accidente es triple: (“PAS”) (Fig. 1)

PROTEGER: prevenir la agravación del accidente. Es necesario ante todo retirar al accidentado del peligro sin sucumbir en el intento.

ALERTAR: la persona que avisa debe expresarse con claridad y precisión. Decir desde donde llama e indicar exactamente el lugar del accidente.

SOCORRER: hacer una primera evaluación:

- Hablarle para ver si está consciente y “sacudirle”.
- Comprobar si respira o si sangra profusamente.
- Tomar el pulso (mejor en la carótida).



En definitiva, la actuación está vinculada a:

- Hacer frente a un riesgo inmediato y vital.
- Evitar o disminuir el riesgo de complicaciones posteriores al accidente.

***ACTÚE SI TIENE SEGURIDAD DE LO QUE VA HA HACER,
SI DUDA, ES PREFERIBLE NO HACER NADA.***

a) **Asfixia**

Situación en la que el oxígeno no llega o llega mal a las células del organismo.

Las causas más frecuentes son:

- Presencia de un obstáculo externo.
- Paro cardíaco.
- Ambiente tóxico y/o falta de oxígeno.

Tratamiento:

- Si existe un obstáculo externo, suprimirlo.
- Colocar al accidentado en un ambiente puro.
- Asegurar la permeabilidad de las vías respiratorias.

Para ello:

- Aflojar la ropa alrededor del cuello y cintura.
- Abrir la boca y despejar de aquello que la obstruya (vómito, etc.).
- Si está inconsciente (aunque respire), colocar una mano sobre la nuca y la otra en la frente basculando la cabeza hacia atrás suavemente; con esta maniobra se libera la garganta obstruida por la caída de la lengua hacia atrás.
- Colocar en posición lateral de seguridad a fin de permitir la salida de sangre o vómito.
- Si la asfixia se produce por la presencia de un cuerpo extraño en la garganta, colocar al accidentado boca arriba, situarse a horcajadas sobre sus muslos y con la palma de la mano encima del ombligo y la otra mano sobre la primera, efectuar un movimiento rápido hacia aden-





tro y hacia arriba para que el impulso del aire libere las vías respiratorias (Método de Heimlich). Esta maniobra también se puede realizar en posición de pie y sentado.

Si no respira tras extraer el cuerpo extraño:

- Practicar respiración artificial.
- Practicar masaje cardíaco externo (en el caso de no localizar el pulso).

b) **Lipotimia**

Pérdida súbita del conocimiento de corta duración (2-3 minutos).

Tratamiento:

- Aflojar la ropa alrededor del cuello y cintura.
- Traslado a un ambiente de aire puro.
- Tumbarlo en posición horizontal con las piernas elevadas.

c) **Hemorragias**

Salida o derrame de sangre fuera o dentro del organismo como consecuencia de la rotura accidental o espontánea de uno o varios vasos sanguíneos.

Se clasifican en:

Hemorragias externas

Tratamiento:

Con el herido tendido se hace compresión local en el punto que sangra, bien con uno o dos dedos o con la palma de la mano, en función de la extensión de la herida.

- Si la hemorragia cesa, procederemos a colocar un vendaje compresivo.
- Si no se detiene, habrá que hacer compresión a distancia en los siguientes puntos:
 - a) cuello: carótida
 - b) hombro: retroclavicular
 - c) brazo: arteria humeral (cara interna del brazo)
 - d) muslo: arteria femoral (ingle)
 - e) pierna: arteria poplítea



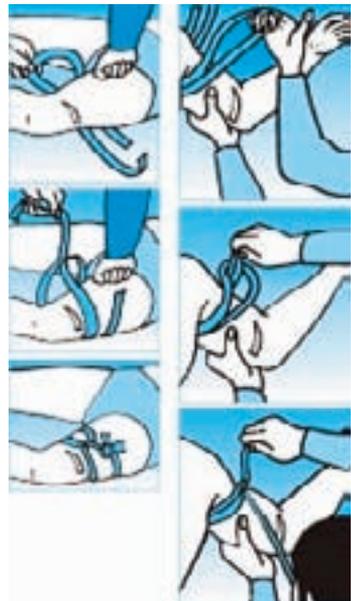
Aplastar siempre la arteria o vena contra el hueso lo más cerca posible de la herida.

No aflojar nunca el punto de compresión.

Mantener al herido echado horizontalmente.

Sólo utilizar torniquete:

- Cuando el socorrista está solo y debe atender a otros accidentados de extrema gravedad.
- En caso de miembros seccionados o aplastados.
- El **torniquete** se coloca por encima del codo o por encima de la rodilla, entre el corazón y la herida.
- Una vez colocado no debe aflojarlo nunca.
- Debe permanecer a la vista, colocándole un rótulo indicando nombre, hora y minuto de colocación.



**EVACUARLO CON EXTREMA
URGENCIA**

Hemorragias internas

Tratamiento:

- Vigilar al accidentado para detectar signos de shock o colapso como palidez, sed, ansiedad, frío, taquicardia.
- Tenderlo horizontalmente.
- Abrigarlo.
- Tranquilizarlo.

Ante cualquier tipo de hemorragia se debe actuar de la siguiente forma:

- Tumbarlo al accidentado en posición horizontal con los miembros inferiores elevados.
- Buscar una hemorragia externa, a veces oculta por la ropa, deteniéndola mediante compresión o torniquete.
- Arrojar al accidentado y evitar cualquier movimiento.

d) Quemaduras

Son lesiones de la piel y otros tejidos provocadas por diferentes causas como el calor, la electricidad, productos químicos, etc.

Conducta a seguir ante una quemadura grave:

- **Eliminar o suprimir la causa.** Si la ropa está en llamas, impedir que el accidentado corra, enrollarlo en una manta o abrigo o hacerlo rodar por el suelo.
- **Enfriar la quemadura.** Rociar las regiones quemadas con agua a una temperatura entre 10 y 20°C, durante 10 ó 15 minutos.
- Cubrir las quemaduras. Proteger las quemaduras con sábanas limpias y a ser posible con compresas estériles.
- Cubrir al herido. Con una manta para evitar el enfriamiento general.
- Posición horizontal del quemado. Generalmente de espaldas o en posición lateral si tiene quemada la espalda o boca abajo si tiene quemados los costados y la espalda.
- **No dar de beber ni comer al quemado grave.**

EVACUARLO CON EXTREMA URGENCIA

Quemaduras Eléctricas

La corriente eléctrica, sea generada artificialmente o natural (rayos), ocasiona lesiones muy diversas que van desde quemaduras pequeñas hasta traumatismos múltiples y la muerte.

Tipos de lesiones:

- Quemaduras superficiales por calor y llamas.
- Quemaduras por arco o fogonazo.
- Quemaduras eléctricas por la acción de la corriente a través del organismo: lesionan planos más profundos y a menudo destruye músculos y altera órganos internos, llegando incluso a producir paradas cardiorespiratorias y la muerte.

Ante una electrocución se debe actuar de la siguiente manera:

- **Cortar la corriente eléctrica antes de tocar al accidentado**; en caso de que esto no sea posible, aislarlo utilizando un objeto que no sea conductor de la electricidad (Ej.: un palo, papel de periódico, etc.).
- **No emplear objetos metálicos.**
- Si hay parada cardiorespiratoria; **resucitación cardiopulmonar** sin interrupción hasta la llegada del personal sanitario.

El tratamiento a seguir en este tipo de quemaduras es similar al que se lleva a cabo en las quemaduras térmicas.



3.3 FORMACIÓN MARINERA

Terminología naval de uso frecuente

A continuación se exponen, por orden alfabético, los términos navales más frecuentes:

Abarloar: Colocar una embarcación al lado de otra o de un muelle, de forma tal que quede en contacto por su costado.

Abatimiento: Ángulo formado entre la derrota y la línea de crujía, debido a la acción del viento.

Abatir: 1. Caer hacia sotavento por efecto del viento. 2. Inclinar un objeto vertical y colocarlo sobre cubierta, por ejemplo abatir un mástil.

Abrigo: Lugar de la costa defendido del oleaje, vientos y corrientes.

Achicar: Extraer el agua o otro líquido de la sentina o algún compartimiento, mediante achicadores, bombas o otro medio.

Adrizar: Volver a su posición normal una embarcación escorada (Ver Escorar) ó volcada.

Amainar: Calmar el viento ó la marejada.

Amarrar: Hacer firme un cabo. También afirmar el barco al muelle ó a una boya.

Arrancada: Inercia que trae el barco cuando viene navegando.

Arranchar: Ordenar, acomodar las cosas a bordo. “A son de mar”: preparar el barco para afrontar mal tiempo.

Arribar: Maniobrar de manera que caiga a sotavento el barco.

Atracar: Arrimarse con un barco a un muelle y amarrarse a éste.

Bandazo: Golpe violento con el costado del buque contra el mar, causado por el oleaje y la escora.

Barlovento: Zona de donde viene el viento.

Bitácora: Caja y soporte que contiene el compás magnético en buques.



Bolina: Sinónimo de ceñida.

Borneo: Cambio en la dirección del viento.

Cable: 1. Cabo formado con alambres de acero. 2. Medida de longitud equivalente a la décima parte de una milla marina, es decir $185,2 \text{ m} = 200 \text{ yds}$.

Cabo: 1. Cuerda de cáñamo u otro material. 2. Accidente geográfico consistente en una entrada pronunciada de la tierra en el mar.

Cobrar: Recoger un cabo, cable ó cadena tirando de ellos a mano. Si se usan medios mecánicos se llama *virar*.

Caer: Hacer que la proa se dirija en una dirección determinada, p.ej. caer a estribor.

Capear: Una de las formas de navegar con mal tiempo, consistente en tratar de presentar la amura al mar, derivando de forma controlada.

Carta Náutica: Representación gráfica de una extensión de agua y la costa con indicación de todos los datos de interés al navegante.

Cazar: Cobrar un cabo.

Chicote: Extremo de un cabo, cable ó cadena.

Chicha: Calma absoluta.

Ciar: Remar al revés, navegar hacia atrás.

Conserva: Compañía que se hacen dos ó más barcos en formación (navegar en conserva).

Corredera: Instrumento que sirve para medir la distancia navegada por el barco y calcular su velocidad.

Cote: Vuelta sencilla que se le da a un cabo.

Cuaderno de Bitácora: Libro en el cual se registran todos los datos y vicisitudes de la navegación.

Demora: Ángulo formado entre la visual a un objeto y el norte.



Deriva: Ángulo formado entre la derrota y el rumbo por efecto de la corriente.

Derrota: Es la trayectoria seguida por la embarcación.

Derrotero: Publicación náutica que contiene instrucciones, datos e informaciones de interés para el navegante.

Driza: Cabo ó cable que sirve para izar velas ó banderas.

Embarrancar: Varar, clavándose el barco en el fondo.

Empavesado: Conjunto de adornos que se coloca en buques ó en botes, en ocasiones especiales.

Empopada: Navegar recibiendo el viento por popa.

Encalmarse: Quedarse sin viento.

Encallar: Varar, clavarse en fondo duro ó entre piedras.

Enfilación: Línea de posición determinada por dos objetos que se ven superpuestos, es decir en una misma vertical.

Engalanado: Sinónimo de empavesado.

Enjaretado: Rejilla de madera que forma un piso por encima del fondo y aísla del agua que se acumula en el mismo.

Escala de gato: Escalera portátil hecha de cabo ó cable.

Escandallo: Peso generalmente de plomo de la sonda de mano.

Escobén: Orificio en la proa del buque por el que salen cadenas ó amarras.

Escollo: Arrecife ó peñasco semisumergido.

Escorar: Se dice que una embarcación se escora cuando se inclina hacia una de sus bandas.

Escota: Cabo que sirve para cazar una vela.

Estacha : Son los cabos con los que se amarran los buques.

Estanco: Espacio, compartimento ó mamparo que no permite el ingreso de líquidos y a veces gases.



Estela: Rastro que queda en el agua por el paso de la embarcación.

Filar: aflojar, largar un cabo.

Fondear: Sinónimo de anclar.

Gallardete: Bandera pequeña terminada en punta.

Garete: Ir “al garete” significa estar a la deriva, sin gobierno, a merced del viento, olas, corriente ó marea.

Garrear: Cuando el ancla no hace cabeza, no permitiendo al barco quedar fondeado con seguridad.

Guindaleza: Cabo que forma parte de la sonda de mano.

Guiñada: caer la proa hacia una dirección distinta a la que se tenía anteriormente.

Hacer cabeza: al fondear, se dice que el ancla “hace cabeza” cuando se afirma, se clava en el fondo.

Jarcia: conjunto de cables y cabos de un barco.

Lastre: material de alto peso específico (plomo ó hierro) que se coloca en el quillote para aumentar la estabilidad del barco.

Latitud: ángulo formado entre el ecuador y el paralelo de un lugar, medido en grados, minutos y fracción.

Longitud: ángulo formado entre el meridiano del lugar y el de Greenwich, medida en grados, minutos y fracción.

Maestra: la cuaderna mayor, la de más manga.

Maniobra: evolución del barco en el agua. Conjunto de cabos y/o aparejos.

Marcación: ángulo entre la visual a un objeto y la proa.

Mena: grosor de un cabo.



Milla náutica: medida de longitud, equivalente a 1852 metros.

Navegación: ciencia y arte de determinar la posición del barco y de conducirlo de un lugar a otro con seguridad y exactitud.

Nudo: medida de velocidad equivalente a una milla náutica por hora.

Ollao: ojal redondo que se hace en las velas, toldos ó carpas.

Orzar: maniobrar de tal manera que la proa se acerque a la dirección del viento.

Pluma: aparato que se usa para arriar e izar cargas, pesos e incluso botes.

Práctico: piloto u hombre de mar, que es contratado para hacer pasar un buque por un determinado lugar debido a su gran conocimiento del mismo.

Recalar: luego de una larga navegación, aproximarse a una costa para reconocerla y determinar la posición.

Retenida: todo cabo ó aparejo que sirve para evitar la caída, resbalamiento ó movimiento de una cosa.

Rumbo: ángulo formado entre la línea de crujía y el norte.

Singladura: es la distancia recorrida por el barco en 24 horas de navegación.

Sonda: instrumento que sirve para determinar la profundidad del lugar en el que se está navegando.

Sotavento: zona hacia donde va el viento.

Templar: 1. Tensar un cabo o cable a fin de tenerlo prevenido para trabajar.
2 Ajustar la tensión de las velas a la fuerza del viento.

Tenedero: lugar apto para fondear.

Través: dirección perpendicular al costado del barco.

Trincar: hacer firme, sujetar, asegurar una cosa de manera que no pueda caerse ó ser arrastrada por el agua.

Varar: poner en seco una embarcación.

Veril: borde de un canal.

Virar: cambiar de dirección el buque.

Zafar: librarse de una varadura. Desembarazarse de un estorbo ó un peligro.

Descripción del buque

Entendemos por buque un barco con cubierta, que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.



Buques de guerra navegando en formación.

Son buques de guerra los que pertenecen a la Armada y ostentan los signos externos distintivos de los buques de guerra nacionales. Las características de su dotación y material lo hacen un claro exponente del nivel cultural y técnico de la Nación y es elemento de fuerza para la defensa de los derechos e intereses de la Patria.

Trataremos en éste apartado de las características del buque de guerra, y de la nomenclatura empleada para referirse a sus diferentes partes ó elementos.

Antes de entrar de lleno en la descripción del buque, destacamos las características principales que debe poseer un buque, muchas de las cuales son fundamentales en un de guerra moderno, que son las siguientes:

Flotabilidad: Es la propiedad que debe tener todo buque de sumergirse sólo hasta un cierto calado; se funda en el principio de Arquímedes.

Solidez: Poseer una estructura de casco robusta para resistir los embates de la mar y soportar los enormes esfuerzos causados por los pesos que transporta.

Estanqueidad: Es la propiedad que ha de tener todo buque para que el agua no penetre dentro del casco.

Estabilidad: Es la propiedad que ha de tener todo buque para volver por sí solo a la posición de adrizado, cuando por cualquier circunstancia el barco se separa de la vertical.

Velocidad: Es la condición que debe tener el barco para desplazarse con rapidez.

Evolución: Es la propiedad que ha de tener el buque para cambiar de rumbo en el menor tiempo y espacio posible.

Capacidad de Supervivencia: Capacidad de hacer frente a las diferentes amenazas, aérea, de superficie y submarina.

Para tratar de describir de la mejor manera posible un buque de guerra, estudiaremos su **nomenclatura**, dividiéndolos para una mejor comprensión en partes del casco, principales compartimentos, elementos estructurales, armamento de cubierta y estanqueidad, elementos accesorios, y medidas y dimensiones.

Partes del casco

Proa: Es la parte delantera del buque que va cortando las aguas. Por extensión y en sentido relativo, se denomina también proa al tercio anterior del buque.

Popa: Terminación posterior de la estructura del buque. Por extensión se llama también popa al tercio posterior del buque.

Amura: Zona más curva del casco en las proximidades de la proa.

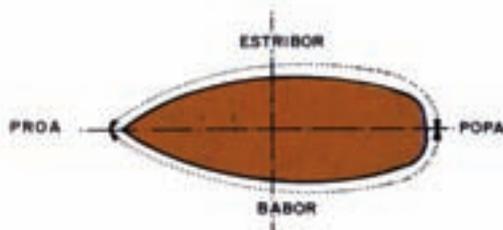
Aleta: Parte más curva del casco en las proximidades de la popa.

Estribor: Supuesto el observador colocado a popa en la línea de crujía y mirando hacia proa, todas las partes situadas a su derecha, se dicen a estribor.

Babor: Supuesto un observador colocado a popa en la línea de crujía y mirando hacia proa, todas las partes situadas a su izquierda, se dicen a babor.



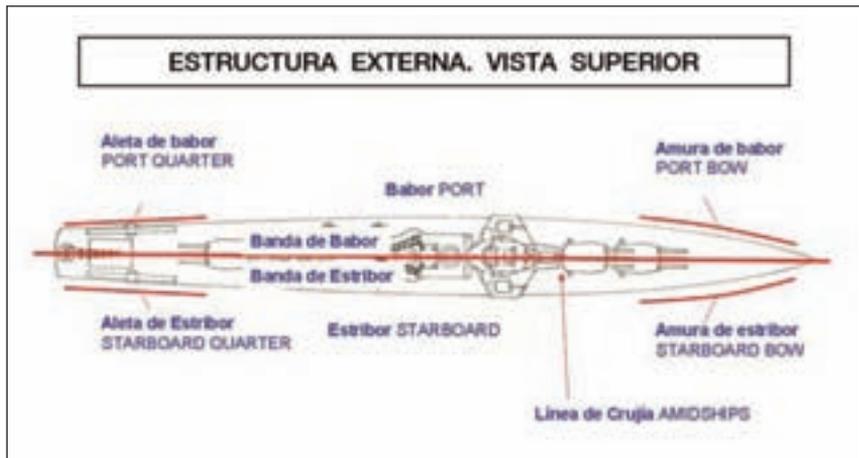
Vista de proa de una fragata serie F-80



Babor, estribor, proa y popa.

Banda: Cada una de las mitades de un buque, contada a partir del plano vertical que pasa por el centro de la quilla en la dirección proa popa.

Costado: Cada uno de los lados que forman el casco del buque de proa a popa, y desde la línea del agua hasta la borda.



Obra Viva: parte del buque sumergida, también se llama carena.

Obra Muerta: parte del casco comprendida entre la línea de flotación y la borda.

Sentina: espacio comprendido entre varengas, donde se acumulan aguas y restos de combustibles y lubricantes.

Castillo: parte de la cubierta principal entre la roda y el puente.

Combés: parte de la cubierta principal entre el castillo y la toldilla.

Toldilla: Parte de la cubierta principal comprendida entre el codaste y la parte más a popa de la superestructura.

Para saber más, ver Descripción del Buque, Maniobra Básica UVICOA:
http://10.42.16.171/mirror/lecciones/man_bas/T0924_cur04mod01ud01_es/en torno/estructura/frameportada.html

Principales compartimentos

Cámara: Compartimento de gran tamaño.

Cámara de Máquinas: Compartimento de gran tamaño que alberga los equipos del sistema de propulsión del buque.

Cámara de Control de Máquinas: Compartimento desde el que se dirige y controla la planta propulsora.

Central de Seguridad Interior: Compartimento enlazado con los Trozos de Seguridad Interior del buque, desde donde se dirigen las acciones de los mismos.

Cámara de Oficiales Compartimento destinado a comedor-estar de Oficiales.

Camareta: Comedor-estar para Guardiamarinas o Suboficiales. Se emplea también para designar los compartimentos destinados a sus dormitorios.

Camarote: Compartimento utilizado como dormitorio de Oficiales.

Puente: Superestructura en la que se encuentra el puesto de mando y gobierno de un buque.

C.I.C: Centro de Información en Combate. Compartimento desde el que se dirigen las acciones tácticas que lleva a cabo el buque para cumplir su misión. En el se recibe e interpreta toda clase de información y desde él se controlan los sensores y las armas.



Centro de Información y Combate (C.I.C.)

Sollado: Compartimento utilizado como dormitorio común de marineros o cabos.

Pañol: Compartimento utilizado como almacén.

Pique de proa: Espacio comprendido entre la roda y el primer mamparo, totalmente estanco y muy resistente.

Cubierta de Vuelo: normalmente ocupa la toldilla, ó toda la cubierta en caso de portaaeronaves, es la cubierta destinada a permitir las operaciones de vuelo.

Hangar: Compartimento destinado a albergar la/las aeronaves del buque.

Principales elementos de la estructura del buque

Casco: Es el cuerpo del buque sin contar su superestructura.

Quilla: Es la columna vertebral del esqueleto del buque. Es una pieza central e inferior de un buque que va de proa a popa y sirve de base y afianzamiento a las cuadernas (costillas del esqueleto) y al cuerpo del buque.



Buque en dique, descansando sobre su quilla y pantoque

Roda: Pieza que prolonga la quilla en dirección vertical o inclinada por su parte de proa de forma recta o curva, terminando en la cubierta del castillo.

Codaste: Pieza recta y vertical, de acero o de madera en que termina el buque por su parte de popa. Es la continuación de la quilla y en él termina las planchas o tablonos del forro exterior por ambos costados.

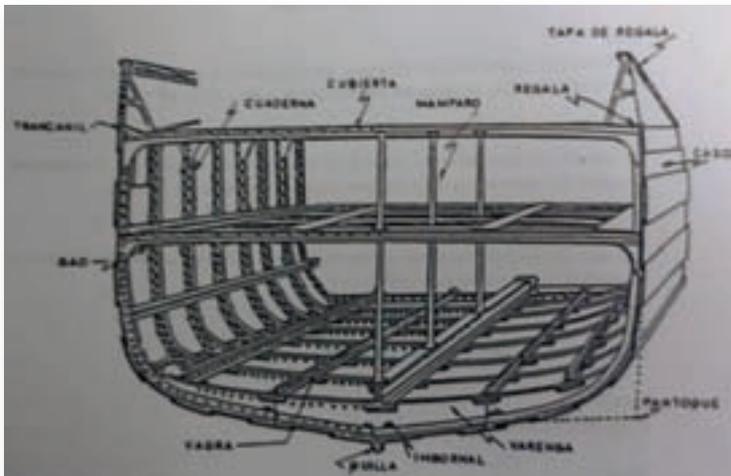
Timón: Pieza metálica o de madera, plana, colocada en popa en sentido vertical, debidamente articulada para permitirle girar y que sirve para gobernar el buque.

Hélice: Conjunto de dos o más palas de forma helicoidal, que acopladas al eje, gira en el sentido de él, produciendo una fuerza de reacción que hace mover el buque.



Vista de la hélice y la pala del timón.

Cuadernas: Elementos de la estructura transversal del buque que le dan forma, aguantan y dan solidez al forro exterior, se unen en el curvatón del pantoque a las varengas y llegan hasta la cubierta superior. Podemos decir que son las costillas de buque.



Diversos elementos de la estructura interna del buque

Varengas: Son planchas de hierro o acero, colocadas verticalmente en el fondo del buque sobre la quilla, se extienden de un lado al otro del pantoque, forman parte de las cuadernas dando solidez al buque en el sentido transversal.

Vagra: Se da este nombre a las planchas que colocadas longitudinalmente en diferentes partes de los buques de acero, tienen por objeto aumentar la resistencia del casco a los efectos de flexión.

Forro: Elemento de la estructura del buque, consistente en planchas de acero colocadas en hiladas paralelas que, a partir de la quilla y fijándose a las cuadernas y varengas, llegan hasta la parte superior de los costados.

Pantoque.- Parte curvada de forro o carena que une la vertical de los costados con la casi horizontal de los fondos del buque.

Cubiertas: Superficies horizontales o pisos que unen los costados y se apoyan sobre los baos. Dividen el interior del buque en el sentido de su altura y en número variable.

Puntales: Piezas verticales que por el interior soportan a los baos.

Superestructura: Son las construcciones situadas por encima de la cubierta resistente principal que tienen la misma anchura que la manga del buque y sus mamparos de babor y estribor son una prolongación del forro exterior del buque.

Castillo y superestructura de proa.

Mamparos: Son los tabiques que forman las separaciones interiores del barco. Los mamparos pueden ser longitudinales o transversales. Hay mamparos que se denominan **estancos** porque su misión, además de reforzar el barco, es la de impedir el paso del agua entre determinados espacios especiales.

Armamento de cubierta y elementos de estanqueidad

Escotilla: aberturas practicadas en las cubiertas, para establecer comunicación entre ellas.

Porta: abertura en forma rectangular que se practica en cualquiera de las divisiones interiores del buque.

Bitá: Tubo de fundición de distintos diámetros empernado en cubierta, para que sobre él se tomen vueltas de cadenas, cables y amarras.



Bitá

Candeleros: barras metálica ó de fibra, fijadas por un extremo a cubierta en la borda, a las que se fijan los pasamanos.



Candeleros y pasamanos

Pasamanos: barras ó cables que corren a una y otra banda, fijados a los candeleros, en la borda, sirven para apoyarse.

Palo: normalmente los buques de guerra cuentan con uno ó varios palos, que suelen albergar las antenas de radar y de comunicaciones, luces de navegación, etc.

Imbornales: Aberturas practicadas en cubierta o costados para permitir el desagüe en cubiertas.

Medidas y dimensiones

Desplazamiento: Es el peso del buque. Se mide en toneladas métricas.

Eslora: Es la longitud del buque.

Manga: Es el ancho del buque en la cuaderna maestra, donde su anchura es máxima.

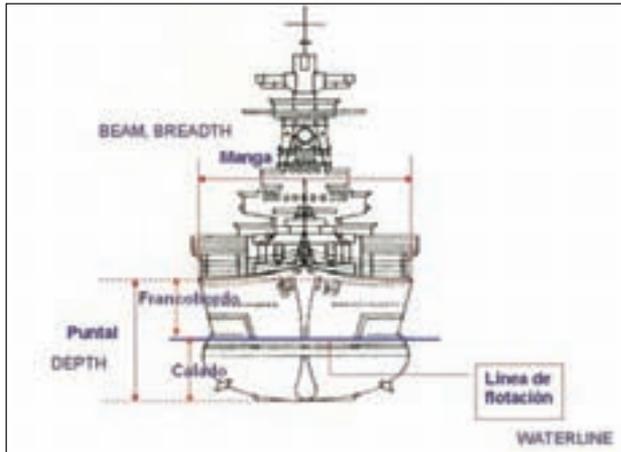
Puntal: Es la altura del buque desde la parte interna de la quilla a la parte superior de la cubierta principal o superior.

Calado: distancia desde la quilla a la línea de flotación.

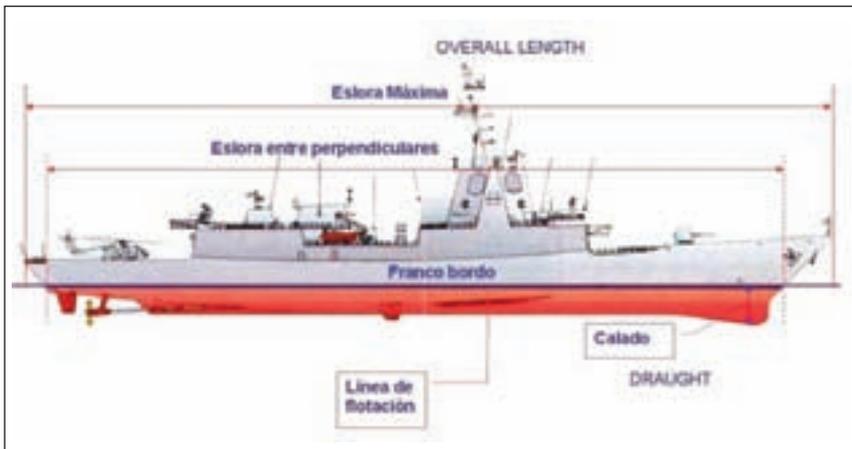
Francobordo: distancia vertical desde cubierta a la línea de flotación.

Línea de Flotación: la que señala la superficie del agua en el casco del buque.

Crujía: Línea o plano (virtual) que se extiende de proa a popa por el centro del buque dividiéndolo en dos partes simétricas.



Medidas del buque, vista de frente



Medidas del buque, vista de costado

Embarcaciones menores y a vela

Las embarcaciones menores y a vela son elementos insustituibles en los buques y unidades de la Armada, siendo utilizadas para numerosas misiones: elemento de salvamento, medio de recogida de hombre al agua, medio de transporte para el equipo de visita y registro, transporte general de material y personal (barqueo), medio de apoyo a los buceadores, medio de representación.

Existe en la Armada gran diversidad de embarcaciones menores, que podemos clasificar, de modo general:

- a) **Botes a remo:** nueve metros, trainera, batel y chinchorro. Con misiones de instrucción, regata y barqueo.
- b) **Embarcaciones a vela:** botes de nueve metros, embarcaciones de vela ligera, embarcaciones de vela de crucero. Con misiones de instrucción y regata.



Bote 9 metros



Trainera



Batel



Chinchorro



Bote 9 metros a vela



Puma 23 (Crucero)



Snipes (vela ligera)



Goleta (Vela de Crucero)



Crucero de Instrucción

Partes principales de un barco de vela:



Para saber más sobre embarcaciones a vela, ver Buques de Vela, Maniobra Básica UVICOA:

http://10.42.16.171/mirror/lecciones/man_bas/T0924_cur04mod01ud02_es/entorno/estructura/frameportada.html

- c) **Botes a motor:** Balleneras o botes de dos proas. También existen balleneras a remo (p.ej. en B.E. Juan Sebastián Elcano), embarcaciones neumáticas, embarcaciones neumáticas semirrígidas (ó RHIB`s: rigid hull inflatable boats), falúas (bote de representación para almirantes y comandantes), lanchones de Infantería de Marina y “Limas”



Falúa



RHIB's



Falúa



LCM

- d) Botes salvavidas:** Este tipo de botes hoy día son en su mayoría a motor, y están provistos de cajas estancas para mejorar su flotabilidad y hacerlos prácticamente insumergibles. Suelen ser de color naranja para una mejor visibilidad.



Bote de salvamento del B.A. "Hespérides"

Faenas Marineras

Cabos

Cabos son las cuerdas empleadas a bordo, fabricados con materiales textiles, como el nylon, polipropileno, abacá, cáñamo, etc.

Cabullería es el conjunto de cabos y cables de un buque, denominándose también jarcia. Se mide por la mena, que es la longitud de circunferencia de su sección (grosor) y por la longitud que tenga el cabo.

Cables: Son cabos formados con alambre de acero y se fabrican de la misma forma que los cabos.

La jarcia se clasifica en varios tipos siendo los dos más importantes los siguientes:

Jarcia firme: conjunto de cabos que sostienen la arboladura.

Jarcia de labor: conjunto de cabos móviles o que laborean.

Las partes de un cabo son las siguientes:

Chicote: extremo libre del cabo.

Seno: parte del cabo comprendido entre dos chicotes.

Firme: parte del cabo que está hecho firme a una argolla, gancho, cornamusa...

Para completar ésta información, ver Elementos y Material de Maniobra en UVICOA:

http://10.42.16.171/mirror/lecciones/man_bas/T0924_cur04mod01ud03_es/entorno/estructura/frameportada.html

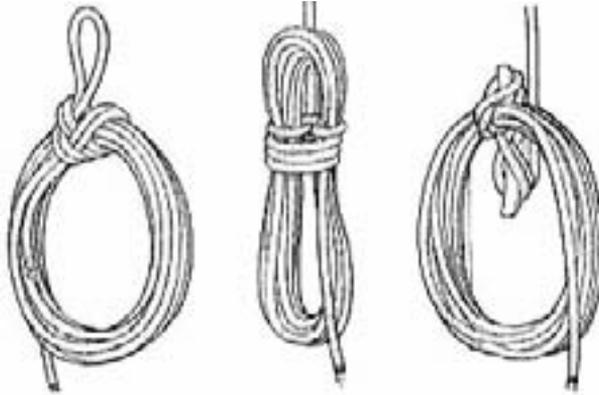
Faenas con cabos

Azocar: Apretar bien un nudo o costura.

Zafar: Escapar un cabo del lugar donde está amarrado.

Ayustar: Unir dos cabos por sus chicotes con nudos.

Adujar: Es recoger un cabo o cable ordenadamente para que no se enrede. Según la forma de adujar el cabo toma la operación distintos nombres.



Varios tipos de Adujas

Falcacear: Trincar con hilo de vela el chicote de un cabo para que no se descolche.

Arriar: Es soltar de un cabo, cable o cadena; hay varias maneras de hacerlo:

Largar: Arriar un cabo hasta ponerlo en banda

Desvirar: Es arriar un cabo por medio de maquinilla.

Lascar: Arriar un cabo lentamente (siempre tomadas una o dos vueltas sobre bita o cornamusa).

Filar: Es arriar la cadena del ancla.

Cobrar: Es tirar de un cabo, cable o cadena; hay varias maneras de hacerlo:

Izar: es cobrar de un cabo para elevar un peso cualquiera.

Virar: cobrar un cabo mediante maquinilla.

Levar: es cobrar de la cadena del ancla.

Aparejos

Motón: Rueda acanalada (roldana) que trabaja dentro de un armazón (cajera). Su función es la de cambiar la dirección de los cabos.

Pastecas: Especie de motón de madera abierto en uno de los lados de la cajera para introducir el seno del cabo con que se ha de trabajar.

Cuadernal: Motón de dos o más cajeras con sus correspondientes roldanas.

Aparejo: Es el conjunto de cabos y motones o cuadernales cuyo objeto es multiplicar la fuerza aplicada a la tira o cualquier otro esfuerzo.



Cuadernal de 2 roldanas

Nudos

Nudo ordinario: Se emplea esta clase de nudo para unir dos cabos de diferente, mena y se hace formando medio nudo con uno de los chicotes y una vez hecho se entrelaza el chicote del otro.

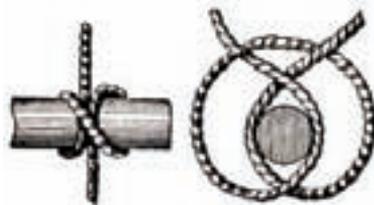
As de guía: Se utiliza para formar en el chicote de un cabo o estacha un lazo que no corra. Es el nudo más rápido y seguro en el caso de faltar una estacha y tener que improvisar una gaza.

Cote: Se emplea para rematar diversos nudos. Es la forma más sencilla para afirmar un cabo a un objeto después de darle una vuelta redonda.

Vuelta de ballestrinque: Se utilizan para amarrar el seno de un cabo a la estructura, de modo que los chicotes continúen o bien para amarrar el chicote de un cabo a un firme.



As de Guía



Ballestrinque

Lasca: Se utiliza para evitar que un cabo pasado por un cáncamo, aparejo, etc. se despase.

Nudo llano: Se utiliza para ayustar dos cabos de la misma mena.



Nudo llano

Anclas y su nomenclatura

Las anclas son piezas pesadas de hierro que se agarran al fondo del mar, trincando al buque, para que no se vea arrastrado por vientos y corrientes. Van unidas al buque por medio de una cadena. Sus **partes principales** son las siguientes:

Caña: Barra que forma el cuerpo del ancla.

Ojo: Cualquier orificio del ancla.

Arganeo: Argolla que juega dentro del ojo del ancla, donde se une la cadena. Cuando es un grillete se llama de entalingadura.

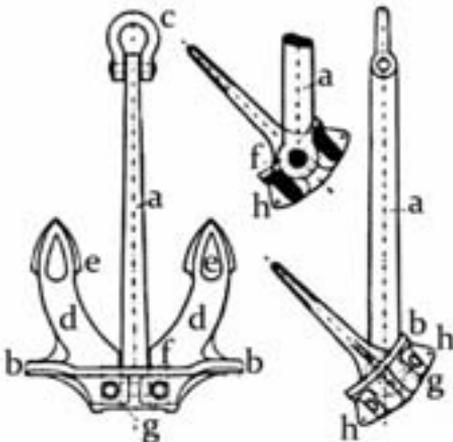
Cruz: El punto en que se unen la caña con sus brazos.

Uñas: En las terminaciones de los brazos, lengüetas que se afirman al fondo.

Brazos: Barras que sujetan las uñas.

Pico de Loro: La parte más aguda de la uña del ancla.

Mapa: Superficie plana de la uña.



- a) Caña
- b) Mapa
- c) Arganeo: donde se entalinga (se fija) la cadena con el grillete de entalingar.
- d) Uñas
- e) Pico de loro
- g) Resalte, corona o cruz
- h) Pestaña de inclinación

Voces y faenas de anclas

Apear el ancla: Bajarla de su lugar arriando cadena.

Poner un ancla a la pendura: Destrincarla o quitar el tensor y aflojar el freno, apearla dejándola dispuesta para fondear.

Orincar un ancla: Es la operación de amarrar a la cruz de un ancla el chicote de un cabo llamado orinque, afirmándose en el otro chicote el boyarín; tiene por objeto balizar el ancla.

Garrear: Ir un buque para atrás al fondear o estando ya fondeado trayéndose arrastrando el ancla por cualquier circunstancia.

Faltar un ancla: Romperse por alguna de sus partes o de la cadena.

Virar sobre el ancla: Cobrar de la cadena para acercarse a aquella.

Zarpar. Acción del ancla en el momento de despegar del fondo.

Levar el ancla: Acción de continuar virando de la cadena cuando aquella haya dejado el fondo.

Tipos de anclas

Ancla sin cepe: Entre las anclas sin cepe, se encuentran las siguientes: Hall, Danforth, Marrelsibec, Gruson, ancla sonda



Ancla tipo Hall: actualmente la más utilizada en la Armada.



Ancla tipo Danforth

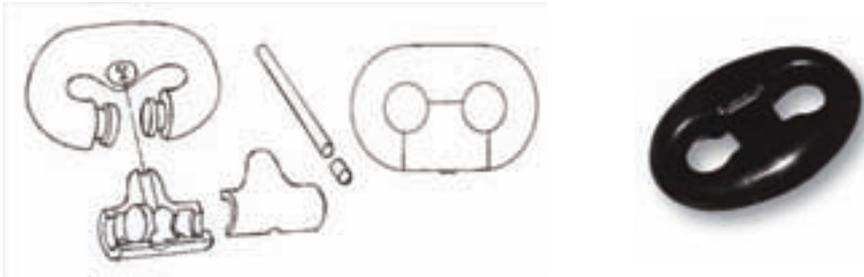
Anclote: Es un ancla de poco peso, utilizado para trabajos de poca resistencia.

Rezón: Es un ancla pequeña de acero, provista de cuatro brazos terminados por unas uñas semejantes a las de las anclas.

Cadenas

La cadena del ancla está compuesta por eslabones con conrete. La misión del conrete es proporcionar mayor resistencia, y evita que se alargue, al tiempo evita que, por girar la cadena, ésta se acorte. Las cadenas se fabrican en ramales de 27 metros, denominados grilletes.

Grilletes de unión: Se utilizan para unir los ramales de cadena entre sí. Está formado por dos mitades, un conrete y un perno, todo ello de acero.



Eslabón de unión o Kenter

Malla: Es el grillete que asegura a bordo el extremo de la cadena. Se engrilleta aquél en la caja de cadenas.

Ramal giratorio: Con el fin de evitar que la cadena tome vueltas sobre sí misma en los borneos, se inserta entre ésta y el ancla.

Caja de cadenas: Son los compartimentos donde se estiban las cadenas de las anclas.

Marcado de la Cadena: Para conocer en todo momento, cuando se fondee, la cadena que ha salido, se practican marcas en las proximidades de los grilletes de unión de la cadena.

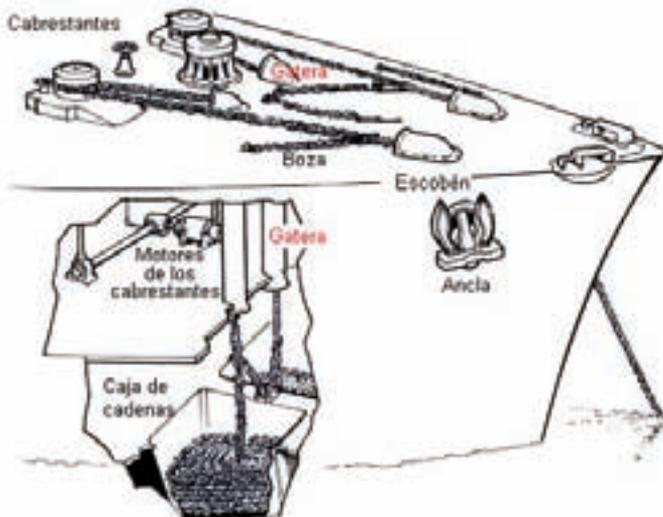
Escobenes: Son unos tubos de acero, que comunican la cubierta con la amura para el paso de la cadena. Aloja a la caña del ancla.

Bozas: Consisten en un pequeño ramal de cadena, firme por un lado a cubierta, y que se hace firme por el otro extremo a la cadena mediante un gancho disparador. Sirven para afirmar la cadena y no permitir que se arríe más.



Cadena y Boza

Gateras: Son unos orificios practicados en la cubierta que comunican con la caja de cadenas, para su paso.



Conjunto de elementos de la maniobra de fondeo

Máquinas de levar

Son los aparatos destinados a izar la cadena del ancla cuando ésta ha sido fondeada. Son accionadas por un motor eléctrico ó por un sistema hidráulico. Las máquinas de levar pueden ser de dos clases: de eje vertical (cabrestantes) o de eje horizontal (chigres).

Las partes que consta un cabrestante son el tambor y el barboten. El barboten va en la parte baja, sobre él se vira la cadena. El tambor va provisto de unos resaltes llamados guardainfantes, y sobre él se viran las estachas.



Partes del Cabrestante:
1 Tambor, 2 Barbotén

Amarras

Las amarras son los cabos y cables utilizados en el amarre de un buque. A las amarras de fibra vegetal y sintética se las denominan estachas. En su extremo llevan un lazo ó gaza con el que se afirman a las bitas ó norays del muelle. Las amarras reciben un nombre característico dependiendo de la forma en que trabajan con relación al buque:



Bitas con varias gazas encapilladas

Largo: Es la amarra que trabaja hacia la misma dirección que la parte del barco donde se vira, es decir, el largo de proa va hacia proa y el de popa hacia popa.

Través: Es la amarra que trabaja perpendicularmente al costado del buque.

Spring (o Esprin): trabaja hacia la extremidad contraria donde se vira.

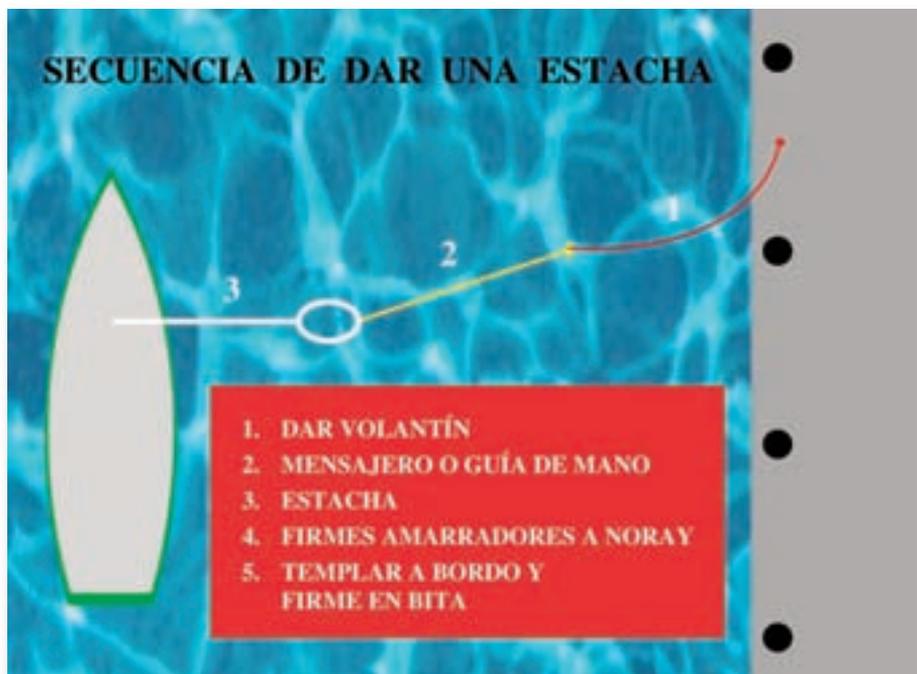
Resulta útil numerar las estachas como se indica en el gráfico pues agiliza las comunicaciones durante las maniobras de atraque y desatraque.



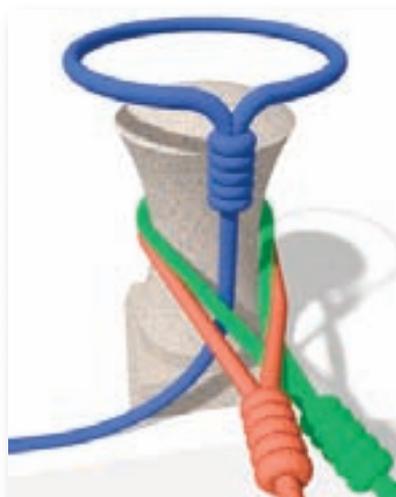
Esquema de las amarres de un buque

Guías

Las guías se utilizan para dar una estacha o cable a un buque o muelle, lanzándolas primero a mano o con un fusil lanzacabos, y amarrando a un extremo el chicote de cable o estacha que se quiere dar. Las guías en un extremo llevan una piña.



Secuencia de dar una estacha



Forma de encapillar una gaza a un noray

Precauciones de seguridad en faenas marineras

Todas las faenas que se llevan a cabo en la cubierta de un buque conllevan una serie de riesgos para el personal, ya que pueden quedar candeleros flojos, redes de vuelo mal trincadas, productos resbaladizos en cubierta etc. Para evitarlos existen una serie de medidas de Seguridad Operativa que debemos cumplir para evitar poner en riesgo nuestra vida o la de nuestros compañeros. Algunas medidas son comunes a cualquier situación, mientras que otras son específicas para determinados trabajos. Las comunes podríamos resumirlas en:

- Vestir siempre con ropa que ajuste bien al cuerpo, sin faldones o muy flojo.
- No llevar anillos ni pulseras que puedan engancharse.
- Llevar siempre puesto calzado de seguridad y casco cuando lo requiera el tipo de trabajo.
- Procurar llevar pocas cosas en los bolsillos.
- No apoyarse en los pasamanos de cubierta.
- No pisar nunca ni pasar sobre estachas, cables y cadenas con tensión.
- Colocarse siempre un chaleco salvavidas en exteriores cuando pueda existir la posibilidad de caerse al agua.
- Cuando se manejan objetos rugosos o agudos, deberán llevarse guantes.
- Cuando se trabaja a grandes alturas deberá llevarse un arnés de seguridad, un aparejo de seguridad (con un dispositivo que absorba el choque), y unos cabos de amarre.
- Todo el personal se mantendrá alejado de las zonas en donde haya cargas suspendidas.

Más información sobre Precauciones de Seguridad aquí:

http://10.42.16.171/mirror/lecciones/segop/index_cd.html

Además, hay otra serie de medidas que son específicas de determinadas situaciones como son el Manejo de botes, de chigres, de cabos y cables, para trabajos en los palos y en maniobras de fondeo y remolque.

Operaciones con aeronaves a bordo

Las operaciones con aeronaves en los barcos entrañan una serie de riesgos, consecuencia de multitud de factores, como pueden ser: hélices y rotores girando, turbinas, aspiraciones y exhaustaciones, movimiento de balance o cabezada en la cubierta, las inclemencias meteorológicas, etc., por tanto es necesario aprender a vivir con ellos, estando constantemente alerta y formándose en hábitos de seguridad y utilizando el equipo adecuado al trabajo que estás realizando; además de éstos, te encontrarás con otros peligros que sí que puedes controlar tomando tus precauciones de seguridad; éstos son: ruidos, caídas, golpes, incendios o incluso vehículos en movimiento que te podrán atropellar. No obstante, puedes controlar muchos de estos peligros con el uso de los procedimientos adecuados:

- Todo el personal involucrado en las operaciones en la cubierta de vuelo deben ir equipados con su EPI (Equipo de Protección Individual) correspondiente; protección craneal, supresor de ruidos, guantes, gafas de seguridad, calzado de seguridad, chalecos salvavidas. Tanto los cascos como la parte superior del chaleco deberán llevar cintas reflectantes.
- Las cubiertas exteriores del buque y particularmente la cubierta de vuelo deben ser inspeccionadas meticulosamente antes y durante las operaciones de vuelo para asegurarse que están libres de FOD.
- Se pasarán las “Listas de Comprobación” correspondientes.
- El personal que trabaja en las inmediaciones del helicóptero deberá prestar atención a la aeronave, observarla atentamente y cuidadosamente por si existiera algún signo de avería (como humo) para inmediatamente, informar al LSE quien a su vez lo comunicará al piloto / HCO / LSO.
- Todas las redes de seguridad y otras obstrucciones serán abatidas.
- La embarcación de salvamento y su dotación se encontrarán alistadas.
- Las persianas del hangar, puertas y escotillas en el área de operaciones de vuelo estarán trincadas y con carteles informativos de precaución.
- El personal que compone el Trozo de Vuelo, estará alistado lo mismo que su material, el cuál será comprobado con antelación a las operaciones de vuelo.
- Nadie deberá aproximarse a un rotor de cola que está girando.

- No se podrán hacer fotografías del helicóptero con flash, ya que su destello ciega temporalmente a los pilotos.
- No se llevarán prendas de cabeza u otras que puedan desprenderse o ser absorbidas por las turbinas de las aeronaves.

a) Meteorología

Las condiciones meteorológicas son probablemente el fenómeno que produce mayor cantidad de peligros incontrolables. La fatiga por el calor o ataridos por el frío, la humedad, posibles resbalones, etc. El frío y la humedad (o calor en verano) normalmente significa que estarás incómodo cuando trabajes. Sé prudente cuando te encuentres incómodo, cada cosa que hagas puede resultarte más pesada, tómate más tiempo y caliéntate, refréscate o sécate; si estás cómodo evitarás realizar el trabajo con prisas y saltarte algunos procedimientos que pueden ser importantes.

La luz del día también tiene peligros, los resplandores del brillo del sol pueden cegarte momentáneamente y los reflejos del agua en la mar y pueden fatigar los ojos en pocas horas.

b) Ruidos

Los ruidos en las zonas en que se trabaja con aeronaves pueden ser un serio peligro. No sólo pueden dañar temporal o permanentemente tu audición, sino que el equipo de protección empleado puede reducir tu capacidad para oír las señales. Por este motivo las señales usadas en los movimientos de aeronaves son normalmente visuales, verbales o por silbato.

c) Fuego

El fuego es un peligro potencial que está siempre presente en la aviación. Cada aeronave tiene una gran concentración de materias inflamables a bordo.

d) Hélices

Una hélice girando es probablemente el mayor peligro que puedes encontrar en el trabajo con aeronaves. Nunca camines a través del arco de una hélice aún cuando ésta se encuentre parada. La hélice girando es prácticamente invisible.



Helicóptero realizando operaciones de vuelo

e) Palas del rotor de un helicóptero

Las palas del rotor de un helicóptero son más peligrosas durante el embrague o desembrague de éste que cuando giran a una velocidad más baja de la normal.

Los vientos fuertes o racheados pueden provocar que la pala descienda a un nivel que pueda golpearte. Los helicópteros tienen rotor de cola, donde se deben observar las mismas precauciones que con una hélice.

f) Aspiraciones de turbinas

Las aspiraciones crean un enorme vacío que pueden producir daños considerables al personal y material

g) Programa contra el F.O.D.

Se llama F.O.D. a los daños que se causan en una turbina debido a la ingestión de objetos extraños. El F.O.D. cuesta dinero y horas de trabajo al año, aparte de las posibles pérdidas de vidas humanas y de aeronaves.

Estos son los objetos que se han encontrado en turbinas, aunque pueda quedar la lista incompleta: herramientas, alambres, placas de identificación de piezas, forros, artículos de limpieza, listas de comprobación, fásteners, tornillos, arandelas, plásticos, etc.

Por eso, antes de llevar a cabo operaciones de vuelo con aeronaves hay que hacer la “ronda FOD”, un barrido de la cubierta para eliminar cualquier elemento que pueda ser succionado o despedido por una aeronave al tomar o despegar.

Algunos consejos prácticos son:

- Limpiezas a fondo de las zonas de trabajo y pistas.
- Mucho cuidado con colillas, gorras o guantes que se pueda quitar el personal a la hora de limpiar la cubierta.
- Los recipientes de basura tapados. Vaciarlos con frecuencia.



Ronda FOD en la cubierta de vuelo de una Fragata

Trincado de helicópteros

a) Personal de Cubierta (Arrastre / Trincado)

Son los encargados de asegurar las aeronaves a cubierta mediante trincas de cadena y calzos en las ruedas principales.

El personal de calzos y trincas será personal de marinería cualificado y responsable. Deben saber al igual que el director de vuelo todas las señales.

Nunca tomarán la iniciativa por su cuenta al ver la señal efectuada por el piloto. Dependen única y solamente del director de vuelo. Son responsables de su equipo de vuelo y de su vestuario personal.



La uniformidad que llevarán será la siguiente: protector craneal de color azul, con bandas reflectantes, protector de ruidos, gafas (con sus dos juegos de filtros), chaleco de color azul provisto de: marcas reflectantes, flotador interior, marca colorante, inflador manual, silbato, linterna de destellos automáticos, inflador provisto de dos botellines de CO₂ (12 gramos cada uno), botas de seguridad (con puntera blindada), guantes, ropa ignífuga.



b) Colores de los chalecos usados por el personal involucrado en operaciones de vuelo:



Chaleco verde: Visten este chaleco las Dotaciones de Mantenimiento, los Fotógrafos y el personal de Electricidad y Electrónica.

Chaleco azul: dotaciones de movimiento.- El personal de estas dotaciones es el encargado del movimiento y arrastre de aeronaves por las distintas cubiertas, a las zonas de aparcamiento y a los puntos de lanzamiento. Se componen de:

Chaleco rojo: contraincendios y rescate.- Forma este equipo el personal de Seguridad Interior del buque encargado de hacer frente a los incendios que puedan originarse en la cubierta de vuelo, así como el rescate y evacuación de las víctimas. También el equipo de municionamiento y armado de la aeronave.

Chaleco púrpura: Servicio de combustible.- Tiene como misiones el relleno y vaciado de combustible de las aeronaves y de los vehículos especiales, el mantenimiento de las instalaciones del servicio y la comprobación del buen estado del combustible que se suministra a las aeronaves.

Chaleco amarillo: oficial de movimiento.- Dirige los movimientos de las aeronaves en la cubierta de Vuelo y en el Hangar y se asegura de que quedan correctamente trincados.

- **Suboficiales de movimiento.-** Se encuentran a las órdenes del Oficial de movimiento y cumplimentan las directrices que de él reciben.
- **Directores de tomas (LSE).-** El Director de Toma, situado en las inmediaciones del punto de lanzamiento, toma ("spot"), dirige al piloto mediante señales visuales en las maniobras y pruebas previas al despegue, así como en la fase final de aproximación, en la toma y en la parada.

Chaleco blanco: director de seguridad.- Es el responsable de comprobar que la totalidad de las operaciones de vuelo en cubierta se desarrollan con seguridad.

- **Sanitarios.**- Alistados permanentemente para prestar atención médica inmediata al personal de cubierta de vuelo.
- **Otros oficiales y suboficiales.**- Aquellos oficiales u suboficiales que sin estar encuadrados en ninguno de los servicios descritos deban desarrollar algún cometido en la cubierta de vuelo de forma accidental.
- **Oficial y suboficial de seguridad de Vuelo.**- son los responsables de la seguridad general de las operaciones de vuelo; ellos aseguran que todas las actividades que tienen lugar en cubierta se efectúan de acuerdo con los procedimientos de seguridad.

Chaleco marrón: patrón de aeronaves- Pertenecen a cada Escuadrilla y se aseguran de revisar y alistar la aeronave inmediatamente antes de cada vuelo y de revisarla al regreso. Acompaña a las aeronaves en su movimiento y arrastre a bordo.

- **Sirviente de aeronaves-** Personal de mantenimiento de las Escuadrillas presentes en línea de vuelo para el mantenimiento y corrección de averías de las aeronaves.

Supervivencia en la mar

a) El chaleco salvavidas

El chaleco salvavidas es la pieza más importante del equipo de salvamento, por lo que nos debemos familiarizar con su uso, e incluso ser capaz de ponerlo y amarrarlo correctamente dentro del agua.

Va provisto de unas cintas de tela reforzada, unas tiras de lona y unos corchetes en el cuello que sirven para adaptarlo bien al cuerpo. La tira que rodea el chaleco va provista de un mosquetón con su anilla y tiene las finalidades de:

- Sujetar mejor el chaleco al cuerpo.
- Ser un medio de amarre del náufrago a la guirnalda de los botes y balsas.

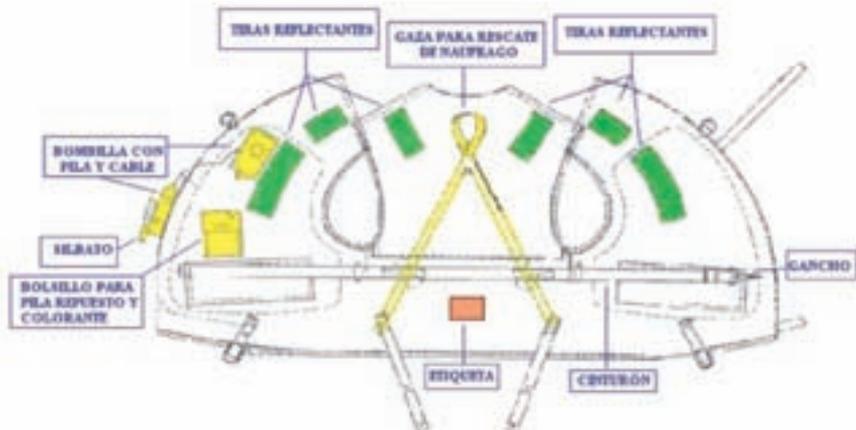


- Poder engancharla a la de otros náufragos para evitar la dispersión, sobre todo durante la noche.
- Utilizarla para amarrar a ella la guía que le lance el buque de salvamento, para poder izar al náufrago.

Las tiras de las piernas, van una a cada lado del chaleco y sirven para evitar que éste se salga por la cabeza cuando salta o está en el agua.

Se recomienda seguir los siguientes pasos para colocarse el chaleco:

- Una vez puesto, amarro las cintas empezando por las más bajas; ésta se aprieta y amarra bien fuerte alrededor del cuerpo para impedir que el salvavidas se escurra al entrar en el agua.
- Engancho la tira que rodea el chaleco ajustándola de forma cómoda, pues una vez dentro del agua se tenga necesidad de utilizarla para los fines dichos anteriormente.
- Afirmo las tiras de las piernas, de forma que estén algo flojas, para evitar golpes dolorosos y las ajusto al estar en el agua.
- Engancho los corchetes del cuello en forma cruzada.
- Tengo que tirarme al agua con el cuello del chaleco subido.



Elementos de un chaleco rígido de flotabilidad positiva

Salvavidas inflables

Este tipo de salvavidas ha sido creado para utilizarlo en los interiores del buque que por su reducido espacio y abundancia de personal, impidan que se puedan poner el chaleco de flotabilidad propia.

Chaleco inflable

Está construido de tejido de nylon revestido, y cuentan con un mecanismo de inflado y una botella pequeña de CO₂; pero también puede inflarse con la boca, soplando por un tubo que lleva para éste fin.

El salvavidas hinchable de CO₂ tiene las ventajas siguientes:

- Su tamaño pequeño no dificulta los movimientos en espacios reducidos.
- Permite bucear por debajo del agua.
- Tiene los inconvenientes siguientes:
 - Requiere más cuidados en el mantenimiento.
 - En el agua hay que inflarlo de vez en cuando.
 - Está expuesto a desgarrones, si es alcanzado por la metralla o se engancha en algún sitio.



Chalecos automáticos

Son los chalecos más modernos y que están sustituyendo a los anteriores. Se coloca fácil y rápido, abrochando tres anclajes de conexión y zafaje rápido: una en la cintura y dos cinchas inguinales. Llevan una pastilla que se disuelve al entrar en contacto con el agua, lo que provoca que se dispare una botella de CO₂ que hincha el chaleco de forma automática. Este chaleco tiene como principal ventaja la libertad de movimientos que permite, su poco peso, y su activación automática. Como inconvenientes, no ofrece protección contra golpes o explosiones submarinas como el rígido ni permite bucear a menos que se desactive el sistema automático que dispara el botellín de CO₂ antes de entrar en el agua, con lo que luego habría que dispararlo manualmente.



b) Balsas salvavidas

Las balsas neumáticas están dentro de un contenedor rígido de poliéster-fibra de vidrio.

Lo primero que tenemos que conocer de estas balsas son las drizas de disparo.



La vida a bordo de una balsa

Para lograr luz y hacer señales, hay una lámpara de mano sujeta al suelo de la balsa. Junto a una de las entradas hay una inscripción “luz posición” donde un cabo está dispuesto para que, de un simple tirón, se ponga en acción la pila de sodio que se encuentra en el casco de la balsa. La luz de posición esta en la parte más alta, en el exterior.



Otra pila permite dar luz al interior de la balsa, pudiendo utilizarla a voluntad.

La lámpara de mano permite hacer señales Morse:

S O S = ...---...

La balsa lleva como dotación **cohetes** y **bengalas** para petición de socorro.

Otra petición de socorro es el **silbato**, es utilizable en ambientes de baja visibilidad, como la niebla.

Alimentos: en la dotación de la balsa se hallan incluidos botes de alimentos de alto contenido proteínico y gran poder energético, que debidamente administrados proporcionan el alimento necesario durante varios días. Junto a este tipo de alimento existen también raciones de caramelos de maltosa que alimentan y no proporciona sed.

El agua, elemento indispensable para la supervivencia, forma parte del equipo. Va embotellada en botellas de plástico. Su administración ha de ser controlada de acuerdo con el mínimo vital.

Tabletas contra el mareo, si existe necesidad de usarlas debe hacerse con las instrucciones del interior de cada caja.



Elementos que incorpora una balsa salvavidas

c) Abandono de buque

La faena de abandonar el buque, es una de las más peligrosas de abordaje, debido a que es sumamente fácil que se produzca el desconcierto, el pánico y que la desesperación se apoderen del personal, si no existe energía en los mandos y se carece de una organización eficaz y adecuada.

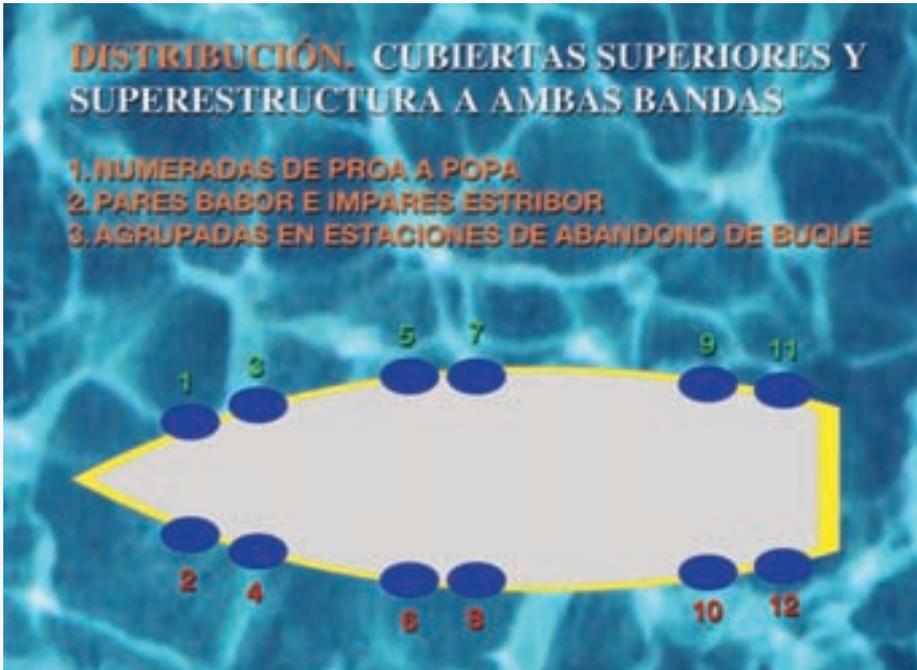
En todos los buques debe estudiarse con el mayor detenimiento esta faena, cuidando los menores detalles que pueden garantizar un rápido y ordenado abandono del buque en caso de necesidad y en todas circunstancias de mar y tiempo.

- por los buques se encuentran distribuidas **estaciones de abandono** de buque.
- estarán formadas por 1, 2, ó más balsas.
- en la ficha de destino de cada uno figura la balsa que le corresponde.

Las balsas estarán numeradas desde el 1 en adelante. Los situados a estribor llevarán números impares, los de babor, números pares.

Con frecuencia se harán ejercicios de simulacros de abandono de buque que servirán para mantener instruida y familiarizada a la dotación con manio- bra tan importante.

El chaleco salvavidas ha de llevarse siempre puesto, y en caso de que no fuese posible utilizar las balsas, no se lanzará nunca al agua sin el chaleco salvavidas puesto e inflado, por muy buen nadador sea.



Numeración de las estaciones de abandono de buque

El buque no se abandonará nunca hasta que el mando lo ordene, hay que tener **serenidad**, y tener confianza en la resistencia que ofrece el buque a grandes averías.

Fases:

- **Prepararse** para abandono de buque. Se darán los siguientes datos: rumbo y distancia a la tierra más cercana y rumbo y velocidad del viento, que habrá que memorizar o apuntar si es posible, aguas amigas, enemigas, profundas o poco profundas, para saber si hay que destruir algún equipo.

El personal acude a sus estaciones (excepto el equipo de control y salvamento).

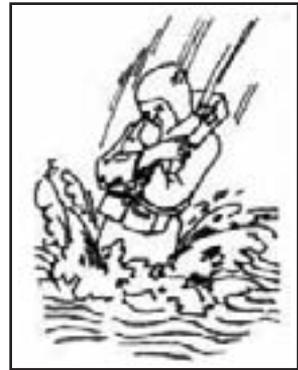
- **Abandono** de buque: abandono de buque arrojando balsas, no tirarse, descolgarse por cabos, mangueras, etc. y abandonar por barlovento o banda escorada.

Abandono del buque por el “Trozo de **Control y Salvamento**”:

Cómo abandonar el buque

No se pueden dar normas exactas sobre la manera de abandonar el buque, pero sí se pueden tratar de seguir estos principios fundamentales que ayudarán en el caso.

- Siempre que sea posible se hará el abandono totalmente vestido, incluso con una prenda en la cabeza. **NUNCA CON EL CASCO**, y descalzos, pero conservando los calcetines si son de color negros u oscuros. Esto de ir vestidos puede parecer ilógico, pero es necesario para proteger el cuerpo.
- Abandonar el barco por la banda de barlovento, para salir cuanto antes de los restos del naufragio. Si el barco está escorado abandonarlo por la banda inclinada hacia el agua.
- Evitar saltar desde a bordo, en lugar de ello descolgarse por la borda utilizando, cabos, escalas, mangueras o redes.
- Si hay que saltar, hacerlo **SIEMPRE DE PIE**, pero con las piernas bien juntas y el cuerpo derecho, procurar tirarse al agua por donde no exista petróleo o resto de naufragio, que puedan producir heridas al entrar en el agua.



Modo correcto de saltar en abandono de buque

d) Situación de hombre al agua

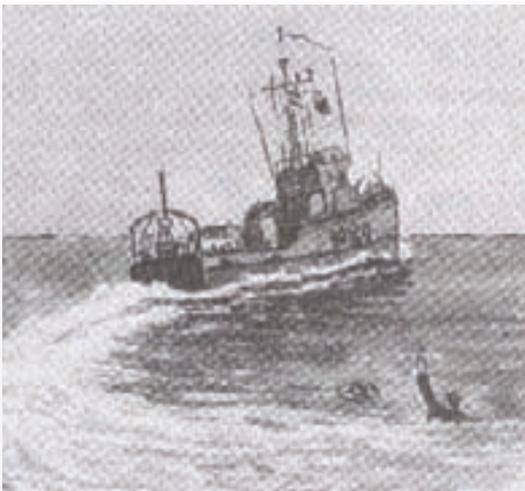
Cuando este accidente ocurre, hay que tener en cuenta que el éxito del rescate dependerá en gran manera de la previsión, serenidad y rapidez de la dotación del buque.

Si un miembro de la dotación ve caer un hombre al agua, gritará “hombre al agua por Br o por Er”, al mismo tiempo que arroja la “Guindola” (rosco con luz balizadora y bote fumígeno) más cercana. Seguidamente se dirigirá al puente dando la anterior voz de alarma continuamente y evitando perder de vista al náufrago.

Los gritos de “hombre al agua por Br o por Er” son para que se entere el personal de guardia en el puente así como el resto de la dotación del accidente. Si el accidentado los oye le serán de gran confianza y aliento. Es muy útil hacerle saber al accidentado que se le ha visto caer y que se procederá a su rescate.

La dotación tratará de no perder de vista al náufrago, cosa que ocurre con frecuencia al menor oleaje existente, ya que la cabeza o parte de ella que es lo que sobresale del agua no destaca ni por su volumen ni por su contraste en color.

Se izará la bandera O del Código Internacional de Señales (de noche dos luces rojas destellantes) y se darán seis pitadas cortas.



Bandera “Óscar”

Se informa lo más pronto posible por el circuito de órdenes generales, la banda y el método de recogida, y el tiempo máximo que puede estar el naufrago en el agua en función de la temperatura del agua del mar.

Una vez que el puente recibe el aviso de hombre al agua comienza la maniobra para localizar al naufrago y recogerlo, normalmente por medio de una embarcación.

Por otra parte, recordar que la principal causa de muerte de un hombre al agua es la hipotermia, no el ahogamiento (normalmente éste se produce a causa de la hipotermia), por lo que intentaremos no deshacernos de la ropa al caer al agua (a menos que nos arrastre al fondo) y haremos todo lo posible por permanecer a flote con la cabeza y las vías respiratorias fuera del agua, intentando mantener las axilas cerradas y los brazos cruzados sobre el pecho para no perder temperatura.

3.4 FORMACIÓN DE UN SOLDADO DE INFANTERÍA DE MARINA

Generalidades

La Instrucción Militar de Orden Cerrado (IMOC), tanto con armas como sin ellas, y la Instrucción para el Combate (IBC) son pilares fundamentales en la formación de todo militar y, especialmente, de un soldado de Infantería de Marina.

En todo tipo de operaciones, el militar estará preparado para afrontar con valor, abnegación y espíritu de servicio situaciones de combate, cualesquiera que sean las misiones de las Fuerzas Armadas en las que desempeñe sus cometidos y ejerza sus funciones.



- De General a Soldado, el Infante de Marina tendrá siempre presente que es heredero de la gloriosa tradición de la Infantería de Marina. De las virtudes que caracterizan a todo militar habrá de poseer en alto grado las peculiares de esta Fuerza Especial de la Armada.
- La actividad más importante de una Unidad en tiempo de paz, es su preparación operativa para el combate. Para ello, su Mando dirigirá el desarrollo de los planes de instrucción y adiestramiento y controlará su realización.

- La instrucción y el adiestramiento capacitarán a cada hombre y Unidad para que desarrollen eficazmente su cometido. El Mando cuidará que quienes realicen tareas técnicas o administrativas conserven los conocimientos militares adquiridos.

Instrucción Militar de Orden Cerrado (IMOC)

La IMOC es un compendio de varias de las virtudes que todo militar debe poseer: marcialidad, policía, uniformidad, disciplina, espíritu de cuerpo...

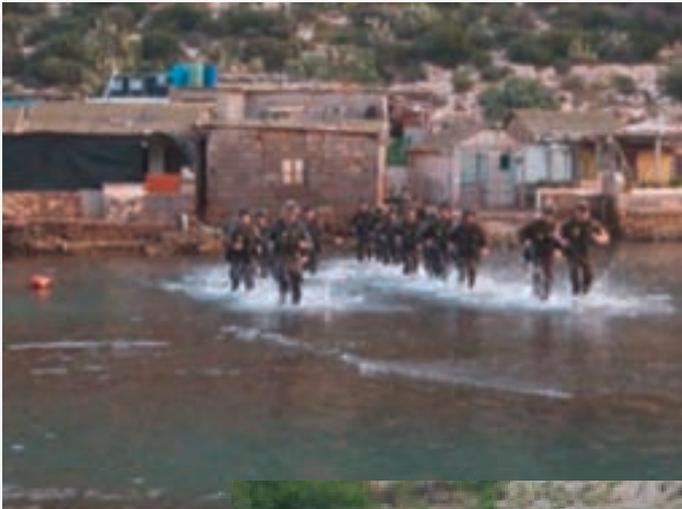


Debe ser preocupación del Mando fomentar dichas virtudes, y misión de cada soldado el aplicarse en ellas, para que los soldados de una unidad no sean meramente un grupo individuos y actúen individualmente, sino que la unidad funcione como un grupo cohesionado.

Instrucción de Combate (IBC)

La Instrucción para el Combate, tanto a nivel individual como colectiva, son aquellas técnicas básicas que capacitan al soldado para sobrevivir en el campo de batalla.

Su práctica debe ser constante, ya sea en acuartelamientos como en misiones en operaciones, para que el resultado final sea una fuerza capaz de afrontar las misiones y cometidos asignados con garantías de éxito.





4

VIDA A BORDO EN NUESTRAS UNIDADES: BUQUES Y UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA





4 Vida a bordo en nuestras unidades: buques y unidades de Infantería de Marina

- 4.1 Descripción de un día a bordo del buque**
- 4.2 Descripción de un día en el cuartel**
- 4.3 Normas de cortesía a bordo y tradiciones en la Armada**
- 4.4 Organización general del buque de guerra: el plan de combate, los servicios y los controles**
- 4.5 Organización general del Cuartel/Tercio de IM**
- 4.6 Situaciones Operativas**
- 4.7 Situaciones especiales**
- 4.8 Situaciones de emergencia**
- 4.9 Tipos de alarmas en los buques**
- 4.10 Señalización a bordo (rutas de evacuación, tránsito)**



4.1 DESCRIPCIÓN DE UN DÍA A BORDO DEL BUQUE

Un día en puerto

La jornada estará marcada por un horario contemplado en el Manual de Organización. Por los altavoces de órdenes generales se irán anunciando todas las actividades que se van a realizar ese día, así como horarios de trabajos. En la orden diaria también vendrán reflejadas.

Obviamente puede variar de un buque a otro, pero un horario normal en puerto suele ser el siguiente:



07:00h	Diana
07:30h	Regreso de francos.
07:45h	Cambio a la uniformidad ordenada. Revista de policía.
08:45h	Trabajos, limpiezas o mantenimientos programados.
10:30h a 11:00h	Bocadillo.
11:00h	Escuelas o ejercicios programados para ese día.
14:00h	Retirada (comprobará que su destino queda arranchado). Entrega de llaves y salida de francos (se cambiara de paisano se despedirá del suboficial o cabo de guardia y cuerpo de guardia).

Un día en la mar

La jornada estará marcada por la situación en la que el buque vaya navegando (guardias de mar, vigilancias) así como por las condiciones de la mar. Todos los horarios para entrar de guardia, limpiezas generales o por destinos, ejercicios, escuelas, comidas y descansos serán anunciados por órdenes generales.

07:15h	Diana (comienza el reparto del desayuno).
07:45h	Llamada 1ª vigilancia/guardia de mar.
08:00h	Relevar 1ª vigilancia/guardia de mar.
08:30h	Comienzan trabajos, limpiezas y mantenimientos.
10:30h	Comienza el reparto de bocadillos.
10:45h	Llamada 2ª vigilancia/guardia de mar.
11:00h	Relevar 2ª vigilancia/guardia de mar. Finaliza el reparto de bocadillos. Continúan limpiezas trabajos y mantenimientos.
12:45h	Reparto de la 1ª comida para cocineros, reposteros etc.
13:00h	Fin de trabajos, limpiezas y mantenimientos.
13:15h	Reparto de la 1ª comida.
13:45h	Llamada 3ª vigilancia/guardia de mar.
14:00h	Relevar 3ª vigilancia/guardia de mar. Comienza el 2º turno de comida.
16:00h	Escuelas por destinos, ejercicios generales, conferencias, etc.
16:45h	Llamada 1ª vigilancia/guardia de mar.
17:00h	Relevar 1ª vigilancia/guardia de mar.
18:00h	Retirada escuela por destinos.
18:45h	Comienza el reparto de la 2ª comida para cocineros y reposteros.
19:15h	Comienza el reparto de la 2ª comida.

19:45h	Llamada 2ª vigilancia/guardia de mar.
20:00h	Relevar 2ª vigilancia/guardia de mar.
23:50h	Llamada 3ª vigilancia/guardia de mar.
24:00h	Relevar 3ª vigilancia/guardia de mar.
03:50h	Llamada 1ª vigilancia/guardia de mar
04:00h	Relevar 1ª vigilancia/guardia de mar.

4.2 DESCRIPCIÓN DE UN DIA EN EL CUARTEL.

Su jornada estará marcada por un horario contemplado en el Manual de Organización y por el Plan Semanal de Actividades de la Unidad en la que se encuentre integrado.

Puede variar de un cuartel (TEAR, Tercio o Agrupación) a otro, pero un horario tipo suele ser el siguiente:

07:00h	Diana
07:30h	Regreso de francos. Se cambiará con la uniformidad ordenada para la 1ª actividad del día.
07:45h	Formación por unidades (compañías o destinos).
08:00h	1ª actividad. Normalmente será del tipo Adiestramiento Físico Militar.
09:30h a 10:00h	Se efectuará un alto para comer el bocadillo
10:00h	Escuelas o ejercicios programados para ese día.
13:30h	Reparto de la 1ª comida (guardia)
14:00h	Al toque de retirada comprobará que su destino queda arranchado, entrega de llaves y salida de francos, se cambiará de paisano se despedirá del mando de la unidad correspondiente (Pelotón, Sección o destino).



4.3 NORMAS DE CORTESÍA A BORDO Y TRADICIONES EN LA ARMADA

Conducta personal a bordo

La cortesía naval es una tradición de la Armada y, como tal, merece ser mantenida.

Del tratamiento

Los tratamientos tradicionales a bordo y que a continuación se detallan son parte del saludo oral y de la subsiguiente conversación:

- Señor, como partícula aislada, está exclusivamente reservado a los componentes de la Familia Real.
- En cambio, se utiliza "Señor Comandante" o "Señor Almirante" e incluso, en plural, "Señores Oficiales", para referirnos formalmente a tales personas.
- Almirante, Comandante y Segundo son los apelativos de estas personas, independientemente del grado militar que tengan. Cuando se usan por un subordinado, para dirigirse a ellos, van precedidos por "mi" los títulos de Comandante y Segundo, pero nunca el de Almirante.

- Comandante y mi Oficial son de uso reglamentario, aunque no tan clásicos, para dirigirse un subordinado a Jefes u Oficiales.
- Caballeros/Damas es el tratamiento de los guardiamarinas y aspirantes.
- Don es el tratamiento con el que los superiores se dirigen a Oficiales y Suboficiales, precediendo al nombre de pila de éstos. No es descortesía ni indisciplina que los subordinados hagan lo mismo con Oficiales y Suboficiales.
- Cabo, precediendo a su apellido, es la forma de llamar a los empleos de CB1 y CBO.
- El apellido usado normalmente por ellos mismos es la forma de dirigirse a un marinero.
- Nostramo, título en desuso, se puede emplear para dirigirse a un Contraestre.

De las normas a bordo

Para ser una guía útil, se describirán a continuación una serie de usos y costumbres en los actos diarios e internos de la vida a bordo.

En cubierta

La banda de Er. (o la de barlovento) es la reservada a los superiores: los subordinados la abandonarán ante la presencia de éstos, salvo que sean invitados a quedarse.

Estando con un superior se le cede el lado de crujía.

Escalas, puertas y pasillos

Cederá el paso a los superiores.

Al acompañar a un superior o visitante ajeno al buque se le precederá ligeramente para guiarle y abrirle paso entre la gente, abrir puertas, subir y bajar escalas, etc.



Si la visita es una dama, nunca se subirá una escala detrás de ella ni se bajará por delante.

No se debe dar la voz de "atención" a la entrada de un superior en un alojamiento de marinería en horas de comida o descanso, ni en zonas de cubierta o locales interiores en los que se esté trabajando y, por supuesto, nunca en el puente.

Al ocaso, y una vez finalizado el toque de Oración, el más moderno de los presentes dará las "BUENAS NOCHES " al más antiguo y a continuación al resto de los presentes, siguiendo la tradicional fórmula de la Armada.

En el puente las "buenas noches" las da el Oficial más moderno al Comandante y a continuación los demás.

Cámaras, camaretas, comedores y sollados

El barco no es solamente un lugar de trabajo sino también un lugar para vivir, donde transcurren todos los instantes de la vida del marino durante largos períodos.

Las dimensiones de los espacios habitables de un barco son espacios muy reducidos en proporción al personal que aloja en ellos.



Comedor de Marinería

La primera consideración a tener en cuenta es que en los escasos metros habitables se acumulan personas de muy distinta edad, categoría militar, experiencia y origen social y cultural.

Las formas de comportamiento y de trato han evolucionado con el tiempo y continuarán evolucionando, pero siempre deberán basarse en los siguientes principios:

No intromisión en la esfera privada de los individuos ni en su círculo social.

Un superior no deberá entrar en el alojamiento de sus subordinados si no es invitado, salvo por razones de servicio o de seguridad.

En caso de ser invitado, permanecerá el mínimo tiempo compatible con la cortesía.

No perturbar el descanso o la diversión en los espacios reservados a la dotación demostrando el respeto que merecen.

En todos los alojamientos se manifestará el respeto a los más antiguos ofreciéndoles los mejores asientos y haciéndoles objetos de cualquier atención moral debida a su mayor grado y edad.

Observar el más exigente aseo personal y corrección en el vestir, acorde con el nivel de cada alojamiento. Una persona desaseada y mal vestida ofende a la sensibilidad de los demás.

A bordo sólo se podrá permanecer vistiendo correctamente el uniforme del día. Otros atuendos de paisano o deportivo sólo se permitirán en los breves momentos precisos para una espera o de paso.

Regla de oro del comportamiento

En el a veces agitado transcurrir de la vida de a bordo es conveniente gozar de cierta independencia, vivir sin avasallar al prójimo con nuestros gustos o con nuestros problemas y esperar que el prójimo lo haga, asimismo, con nosotros. Si así se hace, pueden convivir todo tipo de caracteres y personalidades: intelectuales o incultos, místicos o materialistas, sensibles o rudos..., todos caben y de todos hay. El barco los tolera a todos, aunque peor a los charlatanes y farsantes.

Por ello, la regla de oro del comportamiento personal ha de ser: huir de la vulgaridad y ser siempre discretos y nobles. Nunca entraremos en discusión sobre religión, política y dinero.

4.4 ORGANIZACIÓN GENERAL DEL BUQUE DE GUERRA: EL PLAN DE COMBATE, LOS SERVICIOS Y CONTROLES

Definiciones

Barco.- Plataforma flotante que se desplaza.

Armas.- Sistema de combate capaz de dirigir a todo un sistema de armas y medios de información.

Dotación.- Es la parte humana, la forman las personas que manejan sus equipos. Conjunto de individuos, señalados por plantilla, dedicados al manejo y mantenimiento de un buque, sus equipos y armas.

Plantilla.- Relación cualitativa y cuantitativa del personal que conviene que tenga cada unidad, con arreglo a su armamento, material, características y misiones.

Buque de guerra.- Unidad elemental de fuerza que integra un conjunto de medios ofensivos, defensivos y de información agrupados sobre una plataforma flotante, capaz de ser desplazada a voluntad y de mantener una capacidad combativa.



Estructura orgánica del buque

El Comandante

Todo Oficial al mando de un buque tendrá la denominación de Comandante.

Conservará toda su autoridad y responsabilidad aunque embarque otro oficial de grado superior.

Ejercerá el mando orgánico y operativo de su unidad, correspondiéndole por tanto, la doble función de preparar y emplear el buque.

La preparación la hará por medio de los Servicios y la utilización por medio de los Controles.

El Segundo Comandante

Sucede al Comandante en la cadena de mando, normalmente tiene un grado inferior y coordina todos los servicios en puerto.

De él dependen: el DETALL (Oficina de personal), la Organización de limpietas y la Junta de Instrucción y Adiestramiento.

Servicios

Órganos funcionales y administrativos, cuyos objetivos son:

- Mantener la doctrina orgánico-administrativa.
- La instrucción y adiestramiento del personal.
- El mantenimiento del material, la disciplina y bienestar del personal asignado.

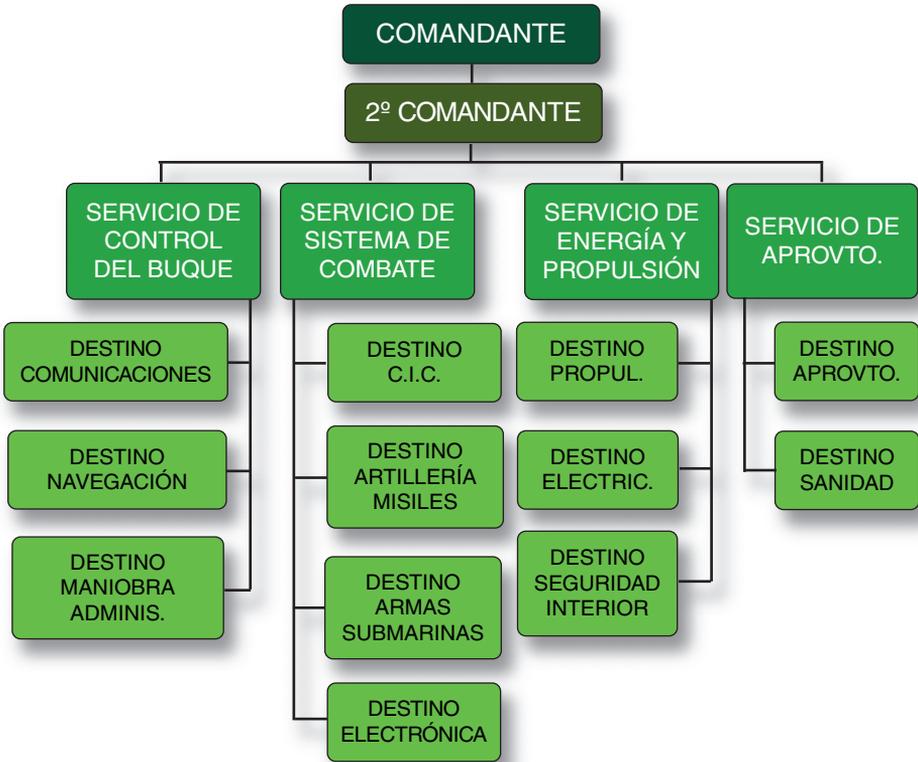
La Jefatura de cada servicio será desempeñada por el más antiguo de los Oficiales del destino.

Dependen directamente del 2º Comandante.

Destinos

Los Servicios se dividen en Destinos que agrupan equipos o sistemas cuya utilización o funciones están claramente diferenciadas entre sí, requiriendo un cierto grado de descentralización y autonomía dentro del servicio.

Administrativamente la dotación se divide en brigadas. El comandante de brigada será el oficial más moderno del Servicio.



Estructura orgánica básica de un buque

Manual de Organización

Toda unidad, base, arsenal contará con su correspondiente Manual de Organización, que tendrá como finalidad la de servir de guía al personal en ella destinado en lo referente a sus relaciones orgánicas, deberes, atribuciones y responsabilidades, tanto en su funcionamiento general como en el aspecto administrativo.

Plan de Combate

Este documento refleja los puestos a cubrir por cada miembro de la dotación, en todas y cada una de las situaciones del buque.

Dada la amplitud del documento, suele estar dividido por Servicios.

Consiste en una tabla en la que se colocan en filas todos los individuos de la dotación, por su número de organización y en las columnas todas las posibles situaciones del buque.

Tarjeta de Destino

A fin de que todo miembro de la dotación conozca el puesto que tiene asignado, al embarcar se le entregará una tarjeta con su número a bordo, en la que se recogen los puestos que debe ocupar en cada situación. Así pues, ésta tarjeta es una personalización del Plan de Combate para cada individuo y tiene una forma parecida a la de la figura.

Remolque Maniobra buque remolcado		
Observación de Fuego Naval		
Sección de Honores		
Hombre al agua y Salvamento de Náufragos		
Abandono de buque Balsa 3		
Emergencia en puerto		
Auxilios exteriores		
Visita y Registro		
Abordaje y Salvamento		
Dotación de Presa		
	TARJETA DE DESTINO	
	NUMERO: 151	
	NOMBRE: RODRIGO DIAZ	
	Sollado	Litera
	CONDICIONES DE ESTANQUEIDAD	
	Condición	Cerradas
	Abiertas	
	ZIBRA X X Y Y Z Z Z W W	
	ZIBRA MOD. X X Y Y Z Z	Z W W
	YOKI X X Y Y	Z Z Z W W
	YOKI MOD. X Y	X Y Z Z Z W W
	Z - RAY... X X	Y Y Z Z Z W W

Anverso

Mantenimiento y limpiezas <i>Pañol contramaestre</i>	Guardias de mar <i>1ª Guardia</i> <i>timonel</i>
Zafarrancho de combate <i>Trozo 2.- Mensajero</i>	Guardias de puerto
Acción A/S prolongada	Br. y Er. de Guardia <i>Castillo</i> <i>faenas marineras</i>
Acción de superficie prolongada y Bombardeo de Costa	Operación alamburada: Condición I Condición II Condición III
Vigilancias <i>1ª vigilancia</i> <i>timonel</i>	Aprovisionamiento en la mar: Traslado de pesos y petróleo <i>Grupo maniobra</i> Pesos muy ligeros Vertical

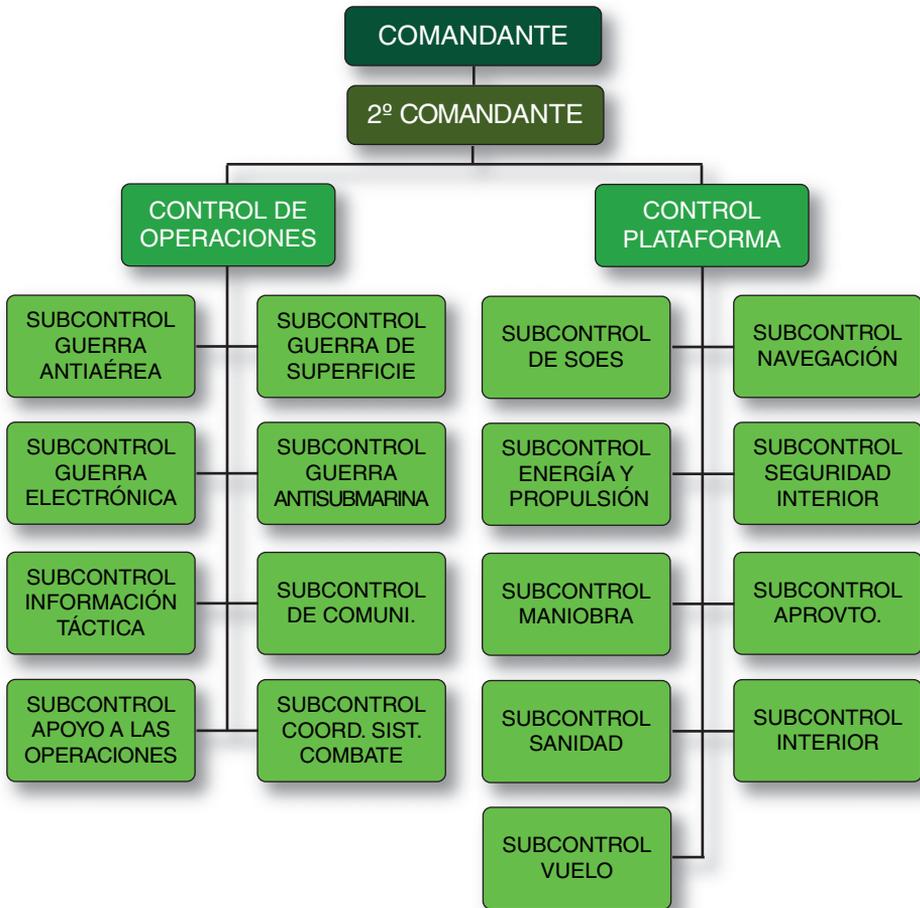
Reverso

Controles y Subcontroles

El buque, en lo que respecta a la organización operativa, se organiza en controles y subcontroles. Los controles dirigen táctica y marineramente los movimientos del buque para que este cumpla sus misiones:

- Informar al mando de forma clara, concisa y breve.
- Recomendar al mando, para facilitarle la decisión.
- Intercambiar información con otros controles.
- Asegurarse de que sus subordinados cumplen con su misión.
- Hacer frente a las emergencias.

El jefe de control será el oficial mas caracterizado de guardia en cada estación de control.

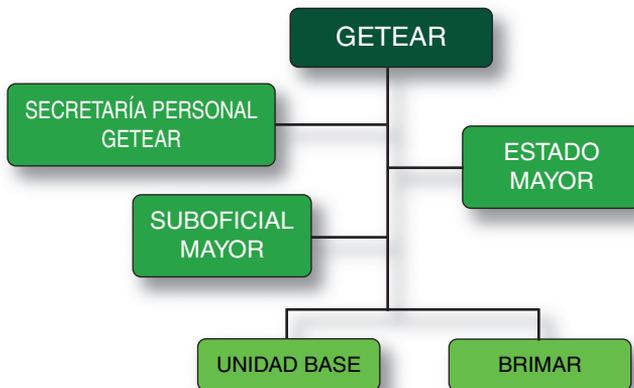


Organización operativa buque tipo fragata

4.5 ORGANIZACIÓN GENERAL DEL CUARTEL/TERCIO DE IM.

TEAR

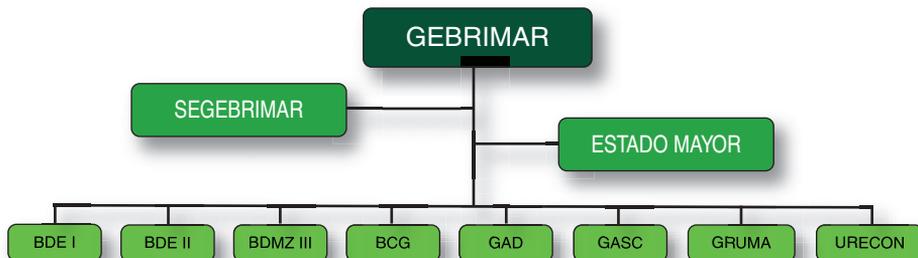
El TEAR está estructurado en dos elementos: la BRIMAR y la UNIDAD DE BASE.



BRIMAR

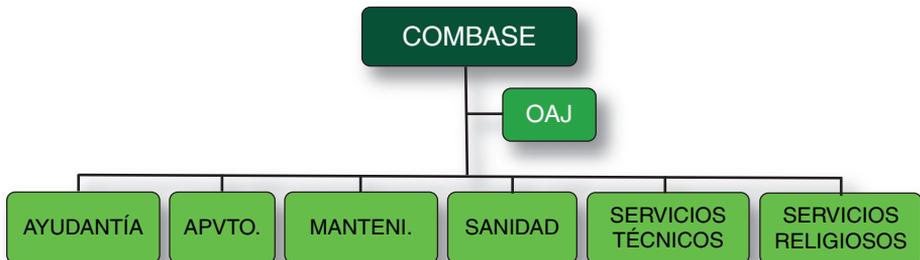
La BRIMAR es la Brigada de Infantería de Marina. Las Unidades de la Brigada son:

- BCG, Batallón de Cuartel General.
- BD-I, Primer Batallón de Desembarco.
- BD-II, Segundo Batallón de Desembarco.
- BDMZ-III, Tercer Batallón Mecanizado.
- URECON, Unidad de Reconocimiento.
- GRAE, Grupo de Armas Especiales.
- GAD, Grupo de Artillería de Desembarco.
- GASC, Grupo de Apoyo de Servicio de Combate.



Unidad Base

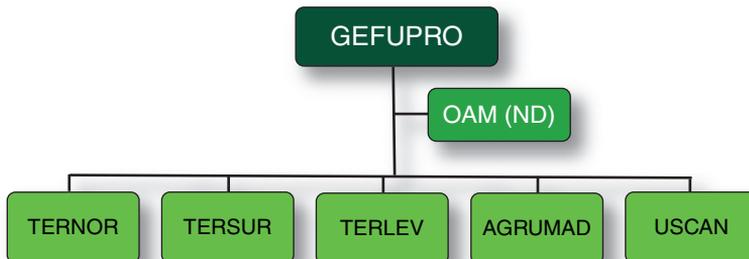
La UNIDAD DE BASE proporciona a la BRIMAR los apoyos logísticos generales de la Fuerza de Desembarco, tanto a operaciones como en su acuartelamiento.



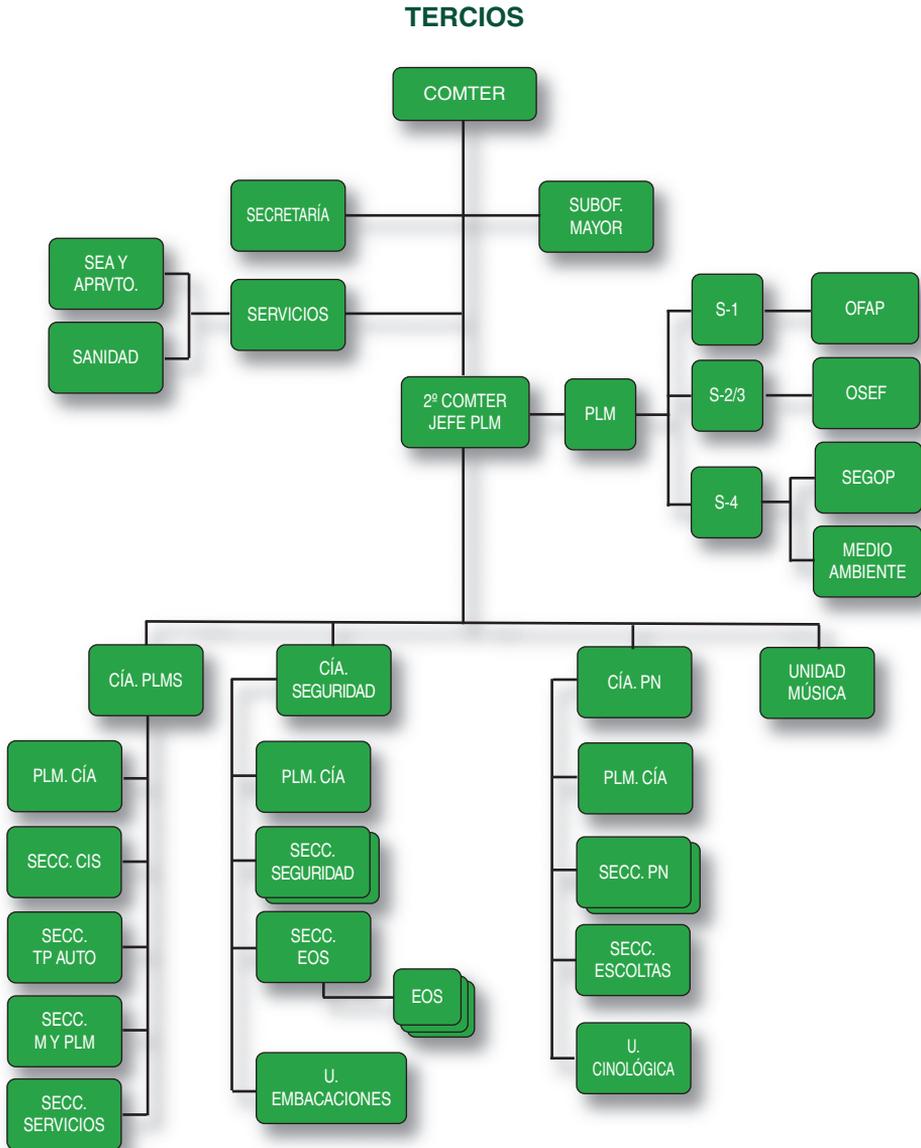
FUPRO (Fuerza de Protección)

La FUERZA DE PROTECCIÓN está estructurada en las siguientes unidades de Infantería de Marina que se encargan de dar protección física especializada a las instalaciones de la Armada:

- Tercio del Norte (TERNOR).
- Tercio del Sur (TERSUR).
- Tercio de Levante (TERLEV).
- Agrupación de Madrid (AGRUMAD).
- Unidad de Seguridad de Canarias (USCAN).



La organización de una unidad tipo de la FUPRO (un Tercio) es la siguiente:



4.6 SITUACIONES OPERATIVAS



ZAFARRANCHO DE COMBATE

En esta situación el buque presenta la máxima capacidad de combate y de control de daños, a la vez que mantiene una aceptable capacidad de maniobra. Es la condición normal en combate o cuando éste es inminente. Cada miembro de la dotación tiene un puesto que cubrir y una misión que cumplir.



ZAFARRANCHO DE VUELO

En esta situación el buque tiene su máxima capacidad operativa durante las fases de preparación y realización de maniobras con aeronaves.



ZAFARRANCHO DE CAZA

Esta es una situación específica de los buques cazaminas de la Armada durante operaciones/maniobras de localización e inutilización de minas submarinas.



ZAFARRANCHO ANFIBIBIO

Situación específica de los buques de desembarco que se establece durante operaciones anfibas.

Operación Anfibia.- Es un ataque lanzado desde la mar por fuerzas navales y fuerzas de desembarco de Infantería de Marina contra una costa hostil o potencialmente hostil.

4.7 SITUACIONES ESPECIALES



BABOR Y ESTRIBOR DE GUARDIA

Situación que se establece en los buques para las maniobras de entrada y salida de puerto.



APROVISIONAMIENTO/PETROLEO EN LA MAR

Maniobra consistente en el traslado de material entre buques navegando (RAS), o suministro de combustible (FAS)



VERTREP

Se trata de un aprovisionamiento realizado entre buques y aeronaves.



VISITA, REGISTRO Y DOTACIÓN DE PRESA

Permite la inspección, registro e incautación de buques civiles o militares ilegales. Se emplea sobre todo para inspeccionar mercantes en zonas de embargo.



MANIOBRA GENERAL

El objeto de esta maniobra es proveer al buque de la máxima capacidad marinera.



REMOLQUE

Asistencia de un buque o otro que carece de propulsión o con propulsión propia insuficiente, hasta un lugar determinado o a un puerto de refugio.



BABOR Y ESTRIBOR DE GUARDIA PARA SALUDO A LA VOZ

Tiene por objeto la organización del personal para efectuar este tradicional saludo contemplado en el Ceremonial Marítimo.

Se cubren pasamanos por la banda del barco donde se dan los honores.

4.8 SITUACIONES DE EMERGENCIA

El buque procederá en función a la situación táctica. La dotación actuará conforme a lo establecido en el plan de combate.



HOMBRE AL AGUA

Este accidente puede suceder en cualquier momento y se ha de estar siempre listos para una reacción inmediata.

El que viese caer un hombre gritará “HOMBRE AL AGUA” por la banda de “ER/BR”.



SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

Por altavoces de órdenes generales se tocará BABOR Y ESTRIBOR DE GUARDIA o ZAFARRANCHO DE COMBATE.

Dependiendo del número de naufragaros se establecerán estaciones de recogida de naufragos habilitando para ello la escala real o la escala de práctico.



EMERGENCIA EN LA MAR

Se establece para la lucha o defensa contra averías o emergencias importantes (incendio, abordaje, colisión, varada)

EMERGENCIA EN PUERTO

Con la guardia se forma un trozo de emergencia para hacer frente a cualquier incendio, inundación o explosión. El personal franco forma en cubierta

AUXILIO EXTERIOR

En cada guardia se crea un trozo de auxilio para acudir en ayuda y solventar cualquier emergencia fuera del buque.

Se suele tocar cuando otro buque al que estamos abarloados o próximos adopta la situación de emergencia en puerto.

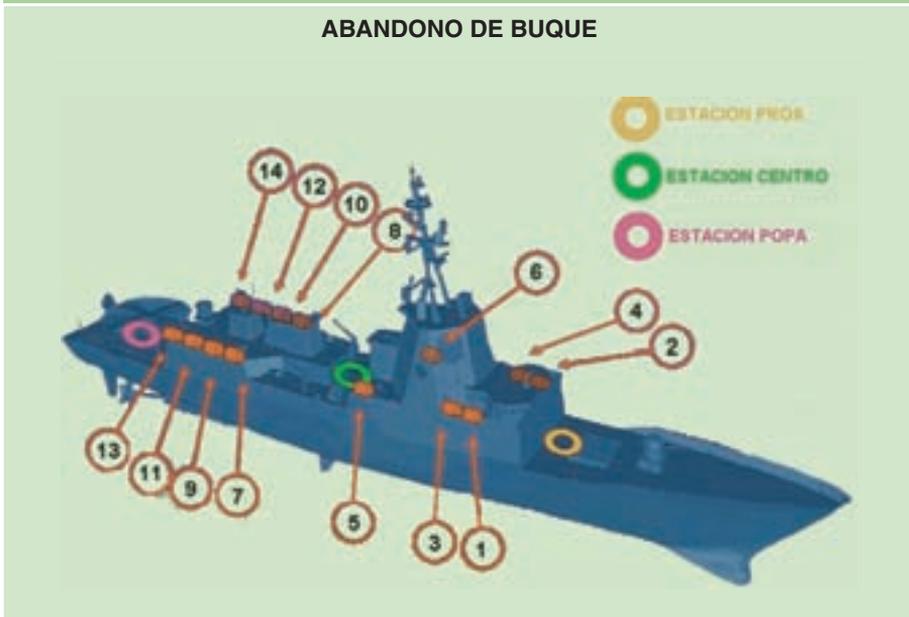
ATAQUE NBQ

Es una situación en la que se toman las medidas para minimizar las consecuencias de un ataque de NBQ, tales como reforzar la estanquidad o arrancar el sistema de lavado para descontaminación radioactiva.

FALLO DE GOBIERNO

En este caso, el gobierno se realizará desde el servomotor del timón, esta situación contempla el personal que debe acudir a esta situación de emergencia.

ABANDONO DE BUQUE



Situación para salvar la dotación cuando no se puede salvar el barco.

Puede ser ordenada, con preparación previa o urgente. Fases:

- 1ª Prepararse para abandono de buque.
- 2ª Abandono del buque.
- 3ª Abandono del buque: "Trozo de Control y Salvamento".

Por los altavoces se anunciará "RUMBO A LA TIERRA MÁS PROXIMA Y DISTANCIA", aguas amigas o enemigas, profundas o poco profundas.

En la ficha de destino figurará la estación (zona del buque) a la que se deberá acudir para el abandono de buque. En las proximidades se encuentran estibadas las balsas, que estarán numeradas, siendo los números pares a Babor y los impares a Estribor.

En caso de abandono de buque una uniformidad correcta será de gran ayuda. Si tenemos oportunidad de coger un chaquetón de mar o un jersey, debemos hacerlo. Debes llevar gorra de faena (te protegerá del sol), los bajos de los pantalones deberán estar por dentro de los calcetines y la marinera totalmente abrochada.

Al lanzarte al agua, lo harás con el chaleco salvavidas, de pie y por barlovento.

4.9 TIPOS DE ALARMAS EN LOS BUQUES

En los buques se dispone de varios tipos de alarma, cada una con su sonido característico que sonara por los altavoces de órdenes generales.

Estas alarmas son:



- Alarma general (Zafarrancho de combate).
- Alarma de colisión.
- Ataque NBQ.
- Accidente en cubierta de vuelo (buques con aeronaves).

4.10 SEÑALIZACIÓN A BORDO (RUTAS DE EVACUACIÓN, TRÁNSITO)

Al objeto de facilitar e indicar el sentido del tránsito por pasillos, escalas, rutas de escape, accesos a estaciones de descontaminación, rutas de evacuación de heridos etc., nos encontraremos en el buque unas pegatinas de señalización foto-luminiscentes.

A continuación se muestran algunas de las señalizaciones más habituales.



Tránsito



Escape



Descontaminación



5

SEGURIDAD EN LA ARMADA





5 La seguridad en la Armada

5.1 Normas básicas de seguridad

5.2 Seguridad Interior

5.3 Seguridad Operativa



5.1 NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD

Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas (Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero)

La Seguridad en las Fuerzas Armadas es un aspecto consustancial con sus misiones y por lo tanto, presente a lo largo de su historia. Sus miembros le prestan una atención permanente para garantizar la integridad del personal, instalaciones, buques, aeronaves, armamento, material y documentación, así como la reserva en las telecomunicaciones e información.

En virtud de lo establecido en el Real Decreto del epígrafe, los marineros y soldados de Infantería de Marina tendrán la consideración de agentes de la autoridad cuando:

- Estén encuadrados en la Unidad Militar de Emergencias, o actúen bajo su mando o control.
- Encuadrados en unidades de la Armada, colaboren con las autoridades civiles en supuestos de catástrofe, calamidad o grave riesgo.
- Encuadrados en unidades de la Armada, por decisión del gobierno apoyen a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en operaciones de vigilancia y protección, o como consecuencia de atentados terroristas u otros actos ilícitos violentos.
- Formen parte de la policía naval o de una guardia de seguridad.
- Como componentes de las dotaciones de buques de la Armada, sean parte de trozos de visita o registro o tengan encomendadas funciones de seguridad marítima.

En el ejercicio de estas funciones estarán claramente identificados, actuarán con estricta sujeción a la Constitución, las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas y el resto del ordenamiento jurídico, observarán un trato de esmerada corrección con la población civil, actuarán con prontitud, prudencia y firmeza, haciendo uso proporcionado de la fuerza en el supuesto de que su empleo fuera necesario.

Desempeñando sus funciones, las diligencias que practiquen y las denuncias y declaraciones que realicen tendrán la presunción de veracidad, salvo prueba en contrario. Asimismo, quienes les acometan, empleen la fuerza contra ellos, les intimiden, desobedezcan o resistan activamente, cometerán el delito de atentado contra agente de la autoridad”.

El Plan General de seguridad en la Armada

a) La seguridad en la Armada

La Seguridad es una condición necesaria para que cualquier persona u organización pueda llevar a cabo sus actividades con normalidad, o realizar los cometidos asignados en ambiente libre de amenazas, riesgos y coacciones.

La Seguridad en la Armada persigue minimizar la vulnerabilidad de sus Unidades, Centros y Organismos (UCO,s) ante cualquier tipo de agresión y mantenerlos libres de peligro, daño o riesgo con el máximo grado de fiabilidad posible.

b) La seguridad física en la Armada

La Seguridad Física establece la organización, medidas y procedimientos de Seguridad para la protección de:

- Infraestructuras: Arsenales, Bases y Acuartelamientos de la Armada.
- Personas y Dispositivos de Seguridad.
- Buques.

c) La seguridad interna en la Armada

La Seguridad Interna tiene como finalidad determinar la fiabilidad de las personas que integran la Armada, tanto militares como civiles, o aquellas que en determinadas circunstancias deben efectuar trabajos para la Organización.

d) La seguridad de la información en la Armada

Los objetivos de Seguridad para la protección de la información clasificada son los siguientes:

- Salvaguardar la información clasificada frente a la pérdida de confidencialidad, integridad y disponibilidad.
- En caso de fallo, evaluar el perjuicio causado, limitar sus consecuencias y adoptar las medidas correctivas necesarias.

El objetivo de este ámbito de la seguridad es hacer efectiva la seguridad de la información en los citados sistemas, lo que se traduce en:

- Mantener la confidencialidad de la información clasificada, así como la integridad y disponibilidad de aquélla y de los sistemas que la manejan.
- En caso de fallo, evaluar el perjuicio causado, limitar sus consecuencias y adoptar las necesarias medidas para remediarlo.

e) La seguridad industrial en la Armada

La Seguridad Industrial tiene como finalidad establecer las medidas de protección de las Materias Clasificadas, tanto nacionales, como de otros países u organismos internacionales.

f) La seguridad de la fuerza en operaciones

La Protección de la Fuerza en operaciones, que en el seno de la Armada se conoce por el término aliado de “*Force Protection*”(FP), comprende las medidas preventivas y los medios empleados para minimizar la vulnerabilidad del personal, las instalaciones, el material, las operaciones y las actividades, ante las amenazas, con el fin de mantener la libertad de acción y la eficacia operativa, y contribuir así al éxito de la misión.

5.2 SEGURIDAD INTERIOR

Debido a la naturaleza de sus misiones, un buque de guerra se ve expuesto a multitud de peligros, muchos más que cualquier otro barco. Esto implica más posibilidades de que ocurran incendios, inundaciones, averías, etc.



Podemos decir por tanto, que la Seguridad Interior es conjunto de normas, técnicas y medios materiales y humanos, destinados a prevenir y corregir los efectos que puedan derivarse de accidentes o de la acción del enemigo.

Objetivo

El Objetivo de la Seguridad Interior es mantener la eficacia militar y marinera del buque al máximo nivel que, humana y materialmente pueda alcanzarse en cada caso, al verse sometido a los efectos de accidentes o de la acción del enemigo y mantener, en todo momento, el máximo potencial ofensivo del buque.

Principios Fundamentales

Una Seguridad Interior eficaz ha de tener una organización adecuada, personal instruido y adiestrado y un buen mantenimiento del material.



La Seguridad Interior no es asunto de unos pocos en el buque. **TODO MIEMBRO DE LA DOTACIÓN** tiene una misión permanente que cumplir con la Seguridad Interior: debe evitar la creación de riesgos, conservar y utilizar adecuadamente el material a él confiado, obedecer y respetar, y hacer obedecer y respetar las normas de seguridad en vigor, colaborando en mantener la disciplina de estanqueidad y ayudando de forma activa, si fuese necesario, al personal de Seguridad Interior en caso de emergencia o avería.

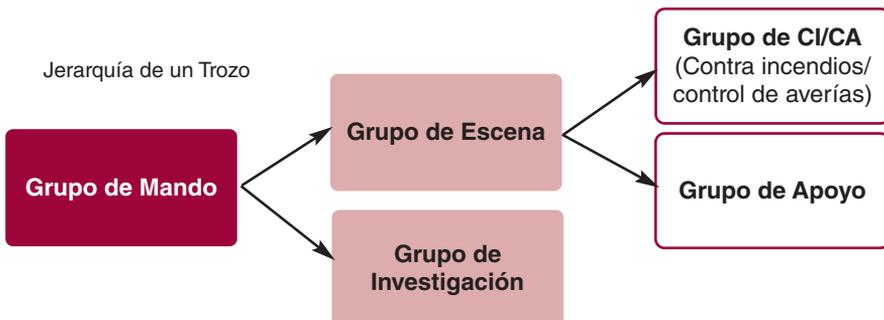
La Seguridad Interior y la organización del buque

La Seguridad Interior de todo buque debe estar organizada y preparada para actuar inmediatamente en cualquier momento o circunstancia. Las emergencias se producen en puerto y en la mar, de día y de noche, con toda la dotación a bordo y a horas de francos, en épocas de actividad normal y de permisos, etc.

En un buque, cuando ocurre alguna emergencia, se adopta una condición especial para hacer frente a la causa que la ha provocado, en la que toda la dotación ocupa rápidamente su puesto previamente asignado. Parte de ese personal formará parte de un grupo encargado de acometer las incidencias: un Trozo de Reparación. En el buque habrá varios de estos Trozos, coordinados todos ellos por la Central de Seguridad Interior.



Los Trozos de Reparaciones son los grupos que, compuestos por suboficiales, cabos y marineros de diferentes especialidades, tienen por misión el control de las averías en las distintas secciones del barco. Los diferentes Trozos de un barco se designan por números y, generalmente, son: el nº 2 (sección de proa), el nº 5 (cámaras de máquinas) y el nº 3 (sección de popa). No obstante es posible que en buques grandes existan más trozos, así como en los buques más pequeños sólo exista uno.





Grupo de Contra-Incendios

Traje de protección contra-incendios



Se trata de un traje para la protección del personal durante las labores de extinción de incendios u otras situaciones de emergencia

Cualidades	Complementos
<p>Elaborado en forma de mono de una sola pieza y fabricado en tres capas: NOMEX, GORE-TEX y modacrílico.</p> <p>Posee bandas reflectantes en espalda, brazos y piernas.</p>	<p>Este traje es complementado con casco (construido en KEVLAR, con pantalla de policarbonato), guantes (fabricados con material ignífugo, con puño elástico), botas (con forma anatómica de media caña, fabricadas con caucho ignífugo y reforzadas en puntera y plantilla) y la capucha ANTIFLASH (capuz protector de cara, nuca y cabeza)</p>

Traje de aproximación al fuego



Es un traje antitérmico que se utiliza para la protección del personal contra altas temperaturas en corto espacio de tiempo.

Su empleo más generalizado en la Armada es el de rescate de pilotos de aeronaves siniestradas o para el accionamiento de equipos muy vitales.

La última de sus capas es aluminizada (por esto también se le conoce con el nombre de “traje aluminizado”), ya que debe soportar elevadas temperaturas y un tiempo de resistencia (aproximación al fuego, no permanencia en llama total). Es de peso ligero, flexible e impermeable. Cubre totalmente de pies a cabeza al usuario.

Equipo respiratorio autónomo de aire comprimido “ARMADA-580”



El equipo autónomo que se emplea en la Armada (el modelo ARMADA-580) es un aparato respiratorio de circuito abierto, a base de aire comprimido, que permite al portador permanecer en atmósferas tóxicas o con menos oxígeno de lo normal durante un cierto período de tiempo (es un equipo “de demanda”, lo que implica que el mencionado período de tiempo depende de la demanda de aire del usuario, siendo lo normal entre 35 y 45 minutos).

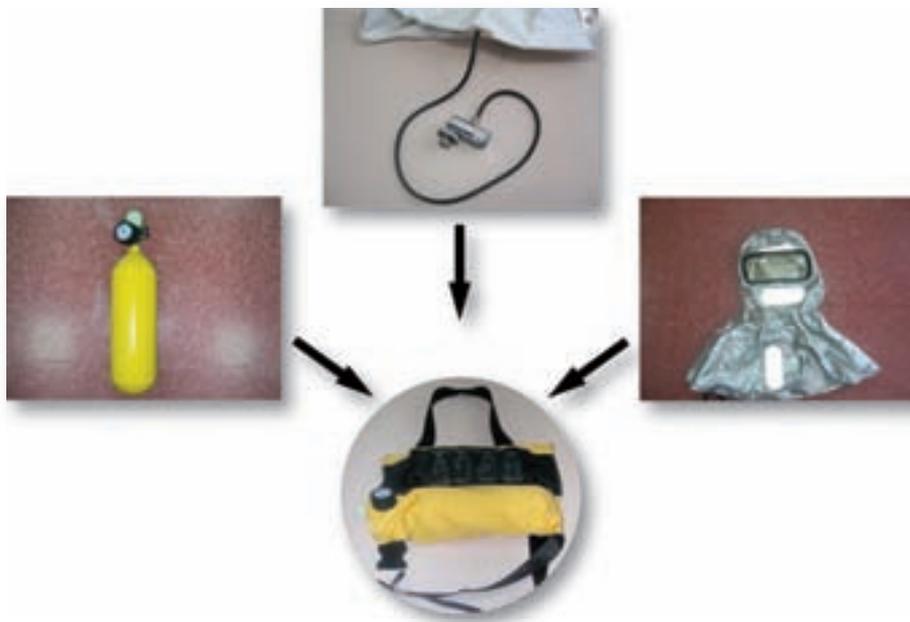
Consta de los siguientes elementos: botella, conjunto soporte y atalajes, máscara de protección facial, indicador de presión de aire de la botella (cantidad de aire que hay), silbato indicador de baja presión de aire en la botella (alarma de agotamiento del aire de la botella) y reductoras de 1ª y 2ª etapas.



Equipo respiratorio autónomo para emergencia (ERPE)

Se trata de un equipo autónomo de aire comprimido que se utiliza en aquellas circunstancias donde se precise evacuar un lugar necesitando recorrer rutas con atmósferas irrespirables, ya sean por ambiente tóxico o por deficiencia de oxígeno.

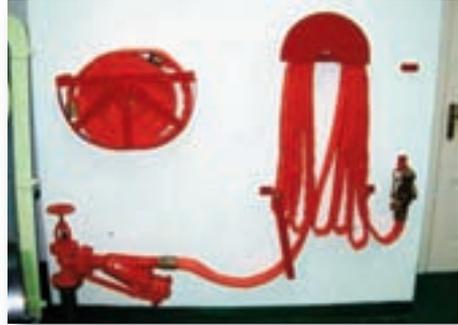
Se compone de los siguientes elementos: conjunto de soporte con atalajes, botella (duración 12 minutos) y caperuza (confeccionada en tejido ignífugo aluminizado).



Elementos de seguridad interior



Boquil de Contra-Incendios



Estación de Contra-Incendios



Distintos aplicadores



Lanza de cono lleno



Llaves para mangueras de contra-incendios



Bomba eléctrica sumergible (achique)

Química del fuego

Cuando una sustancia combustible se calienta en presencia de oxígeno, hasta alcanzar determinada temperatura, se producen ciertas reacciones químicas que dan lugar al fuego.

Los fenómenos que acompañan a estas reacciones y que pueden verse y notarse son: las llamas, el humo y el calor.

Para que pueda originarse un incendio es necesario que existan simultáneamente estos tres factores:

- **Combustible:** toda sustancia que calentada en presencia de oxígeno a cierta temperatura produce vapores que arden espontáneamente. Según su estado físico se dividen en: sólidos, líquidos y gaseosos.
- **Oxígeno:** gas que está contenido en la atmósfera en una proporción del 21% en volumen.
- **Calor o energía de activación:** efecto productor de la inflamación del combustible (chispas, superficies calientes, etc.).



Triángulo del fuego

Clasificación de fuegos

La importancia del combustible en un incendio es tan destacada que los incendios se clasifican de acuerdo a su naturaleza.

CLASE "A"	Combustibles sólidos
CLASE "B"	Combustibles líquidos
CLASE "C"	Combustibles gaseosos
CLASE "D"	Metales combustibles
CLASE "E"	Equipos eléctricos bajo tensión

Técnicas y mecanismos de extinción

- **Eliminación del combustible:** si se retira el combustible, obviamente el fuego desaparece. De no ser posible, lo necesario es evitar la aportación de más combustible; entonces el incendio tiende a desaparecer por consumo.
- **Sofocación:** si conseguimos hacer desaparecer el oxígeno evitando que los vapores de los materiales combustibles se combinen con él, lograremos apagar el incendio por sofocación.
- **Enfriamiento:** el fuego se produce al arder los gases desprendidos de los materiales combustibles. Si logramos enfriar esos combustibles, evitaremos que se desprendan dichos gases, por lo tanto el fuego desaparecerá.

Tipos de Extintores



Polvo Seco



Agua



CO₂

Compartimentación estanca

Es la división interior de un buque mediante cubiertas y mamparos estancos. El objetivo principal es evitar la propagación de una inundación al resto del buque.

La estanqueidad de los compartimientos queda rota por las puertas y escotillas de acceso, troncos de ventilación, pasacables y tuberías que atraviesan mamparos y cubiertas.

Condiciones de estanqueidad

Se pueden definir como pasos progresivos mediante los cuales un buque refuerza o atenúa su integridad estanca para adecuarla a las circunstancias de riesgo o amenaza de cada momento.

Debido al funcionamiento de los diversos servicios del buque, no es posible llevar todos los accesorios permanentemente cerrados o abiertos; por ello, estos accesorios se clasifican de la siguiente forma (estas letras van impresas en unas chapas de diversos materiales que se colocan en los accesorios o en sus inmediaciones):



“**X**” (en negro): esta letra clasificatoria se coloca en los accesorios que no son de uso frecuente y van siempre cerrados (generalmente están situados bajo la línea de flotación).



“**Y**” (en negro): corresponde esta letra a los accesorios de uso frecuente y que normalmente han de estar abiertos en horas de trabajo.



“**Z**” (en rojo): esta letra la llevan los accesorios que son de uso continuo y deben estar abiertos siempre, excepto en Zafarrancho de Combate o Emergencia en la Mar.



“**W**” (en negro): con esta letra se designan los accesorios que estarán abiertos continuamente, incluso en Zafarrancho de Combate o Emergencia en la Mar.



“**X**” / “**Y**” (en negro rodeadas de un círculo): estas letras se colocan en los accesorios que son necesarios abrir para ocupar determinados puestos y efectuar algunas actividades (petróleo en la mar, remolque, municionamiento, etc.).





“Z” (en rojo rodeada de un círculo): esta clasificación la llevan los accesorios que serán necesario abrir temporalmente en caso de Zafarrancho de Combate prolongado para permitir la preparación de alimentos, acudir al servicio, ventilar, etc.



“W” (en negro rodeada de un círculo): los accesorios de estanqueidad marcados así sólo se cerrarán en caso de sufrir un ataque NBQ (Nuclear-Biológico-Químico).



“Z” (en rojo dentro de una D): estos accesorios deberán cerrarse en condición de Oscurecimiento Total, Zafarrancho de Combate o Emergencia en la Mar.

Según las circunstancias estratégicas, se ordenará establecer una condición de estanqueidad:

CONDICIONES ESTANQUEIDAD	(X)	X	(Y)	Y	(Z)	(Z)	Z	(W)	W
ATAQUE NBQ	CE	CE	CE	CE	CE	CE	CE	CE	AB
ZEBRA	CE	CE	CE	CE	CE	CE	CE	AB	AB
ZEBRA MODIFICADA	CE	CE	CE	CE	CE	AB	CE	AB	AB
OSCURECIMIENTO TOTAL	CE	CE	CE	CE	CE	AB	AB	AB	AB
YOKE	CE	CE	CE	CE	AB	AB	AB	AB	AB
YOKE MODIFICADA	AB	CE	AB	CE	AB	AB	AB	AB	AB
X-RAY	CE	CE	AB	AB	AB	AB	AB	AB	AB
CE: Cerrado AB: Abierto									

Numeración de compartimentos y accesorios

Para que todo el personal de la dotación, independientemente del destino que ocupa, pueda localizar cualquier compartimento o accesorio de forma precisa, rápida y sin errores, se definen los siguientes conceptos:

Cubiertas: superficies horizontales que dividen el interior del buque en el sentido de su altura.

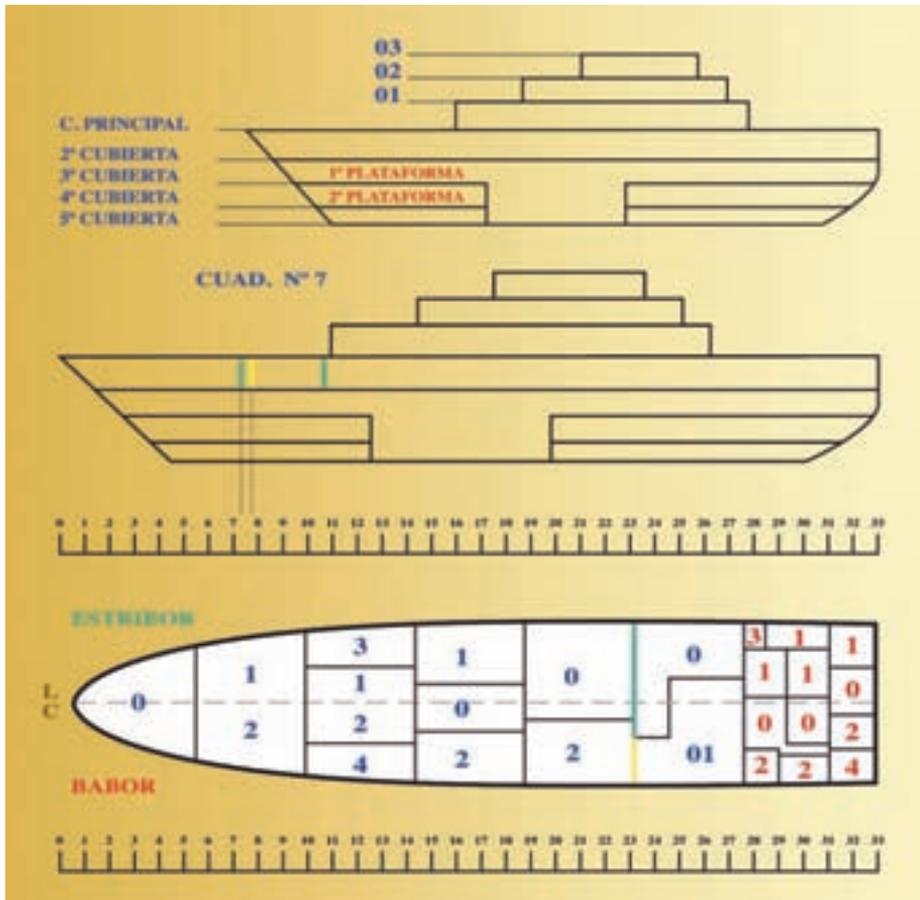
Cubierta principal: es la cubierta continua o corrida de proa a popa más lejana de la quilla.

Plataformas: son cubiertas no continuas situadas por debajo de la cubierta principal.

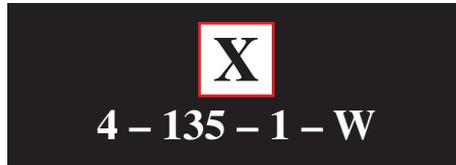
Superestructuras: son plataformas situadas por encima de la cubierta principal.

Cuadernas: son piezas simétricas de acero de gran resistencia que, afirmadas a la quilla y perpendiculares a la misma, forman el costillar o esqueleto del buque y configura la forma del casco.

Línea de crujía: es una línea imaginaria que divide el plano diametral del buque en dos partes iguales (banda de babor y banda de estribor)



Atendiendo a estos conceptos básicos, los compartimientos estancos del buque se designarán por medio de un grupo de letras y números, cuyo significado pretendemos aclarar con el ejemplo siguiente:



4 > indica la cubierta sobre la que está el compartimiento. La cubierta principal es la número 1; a partir de ésta, se numeran correlativamente hacia abajo (tanto si son cubiertas como si son plataformas) 2, 3, 4, etc. Las superestructuras se numerarán hacia arriba a partir de la cubierta principal: 01, 02, 03, etc.

135 > indica la cuaderna más a proa del compartimiento.

1 > indica la situación del compartimiento con relación a la línea de crujía. Si está atravesado por esta línea, llevará el 0; si está en la banda de estribor, llevará número impar; si está a la banda de babor, número par. Si hubiese más de un compartimiento a la altura de la misma cuaderna, se numerarán correlativamente desde crujía a las bandas, a babor números pares y a estribor números impares.

W > identifica de qué tipo de compartimiento se trata por su uso general.

Ejemplos:

- L: compartimientos de habitabilidad tales como sollados, cámaras, comedores, etc.
- E: compartimientos del servicio de máquinas.
- M: pañoles de municiones.
- F: tanques de combustible.
- W: tanques de agua potable.
- C: puestos de mando y control.

Los accesorios se numeran de igual manera que los compartimientos, con la única diferencia de que no llevan el último grupo (la letra) y normalmente se aclara el servicio con una leyenda.

Ejemplo:



3 - 45 - 1
Válvula del circuito C.I.
Alimenta al boquil:
3 - 44 - 1

5.3 SEGURIDAD OPERATIVA

¿ Qué es la Seguridad Operativa (SEGOP)?

Es el conjunto de actividades, procedimientos, medidas adoptadas o previstas adoptar con el fin de evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo.

Características en la SEGOP. Definiciones

Peligro: Es todo aquello que puede producir un daño o deterioro de la salud del trabajador.

Riesgo: Es la probabilidad que ante un determinado peligro se produzca un cierto daño derivado del trabajo.

Accidente: Suceso imprevisto y no deseado que se presenta bruscamente, produce daños personales o materiales.

Incidente / Accidente blanco: Cualquier suceso que no ha producido daños, ni personales ni materiales, pero que a poco que varíen las circunstancias que lo rodean se convierte en accidente.

Daño: Cualquier lesión que sufra el trabajador en el trabajo o a consecuencia del mismo.

Equipo de trabajo: Cualquier máquina, aparato, instrumento o instalación utilizada en el trabajo.

EPI (Equipo de Protección Individual): Cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud en el trabajo, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.

Principio Básico

Los accidentes son hechos multicausales; se producen por la conjunción de más de una causa en un mismo momento. Por tanto si tratamos aunque sólo sea una de las posibles causas podemos evitar el accidente.

**“TODO ACCIDENTE TIENE UNA CAUSA”
SI PREVENIMOS LA CAUSA, DESAPARECE EL ACCIDENTE**

¿Cómo se desarrolla la SEGOP?

La SEGOP en la Armada se desarrolla en diferentes Planes de Seguridad, de acuerdo con la Organización Operativa, en donde se va a plasmar una serie de actuaciones y objetivos que propicien un entorno de trabajo seguro.

Estas actuaciones se apoyan en una serie de acciones concretas (PROGRAMAS) que realmente serán los verdaderos pilares en los que se sustenta la SEGOP.

Plan SEGOP: conjunto de acciones dirigidas a reducir o controlar los riesgos.

Programa: una serie de acciones ordenadas y necesarias para prevención de accidentes y llevar a cabo el plan SEGOP.

Peligros

Pero el peligro vendrá determinado entre otras características, a parte del tipo de fuente, de la posibilidad de que ese peligro se materialice y de la gravedad que puede provocar dicha materialización.

¿Cómo informar de los peligros?

Tenemos dos herramientas fundamentales para dar conocimiento de las situaciones de riesgo a las que nos enfrentamos y a los diferentes peligros que pueden surgir en nuestros periodos de trabajo:

– *Informe inicial de peligro*

Impreso que rellena cualquier miembro de la dotación de un BUI, para comunicar al Mando la detección de un peligro en cualquier situación, operación o procedimiento. Es un documento INTERNO del buque y existe la posibilidad del informe **anónimo**.

– *Informe peligro*

Es la herramienta de notificación que tiene el Comandante o jefe de la unidad para hacer llegar a la cadena de mando de la existencia de un peligro que no se puede resolver con los medios propios. Normalmente es consecuencia de la información procedente de los informes iniciales de peligro.

Accidentes

Todos los accidentes se informan por mensaje a la autoridad que corresponda en función de la clasificación obtenida.

Se informará tan pronto ocurra, para que se pueda comenzar la investigación, al objeto de:

- Conocer sus causas.
- Obtener las enseñanzas necesarias para evitar su repetición.
- Adoptar las oportunas medidas y precauciones de seguridad.

**LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA INVESTIGACIÓN QUE
SE DERIVE DE UN ACCIDENTE TENDRÁ
CARÁCTER RESERVADO**

Buzón de seguridad operativa

En cada UCO existirá un buzón de SEGOP en donde se pueden depositar de forma anónima los informes iniciales de peligro y aquellas quejas o sugerencias en materia de seguridad que afecten a la unidad o cualquiera de los servicios que la componen.

Medios de información

Para hacer efectivo el Subprograma de Formación y Divulgación, se edita trimestralmente un Boletín SEGOP cuyo objetivo es lograr una adecuada información de lo acaecido a lo largo de ese periodo de tiempo en las distintas UCOS de la Armada.

El C.S.A edita el Boletín de Seguridad, que se cuelga de la “Intranet **Armada/Documentación oficial/seguridad operativa/boletines**”.

La información de SEGOP se complementa con otras publicaciones, conferencias, videos, carteles y cualquier otro método que se considere conveniente.

Jornadas SEGOP

Son períodos de reflexión, análisis y revisión del estado general de la Seguridad Operativa y concebidas para mantener una continua mentalización de las dotaciones de la Armada en todos los aspectos relacionados con su seguridad y la del material.

Debe realizarse al menos semestralmente una (1) Jornada de Seguridad en cada UCO.

6

HIMNOS Y CANCIONES MARINERAS





6 Himnos y canciones marineras

Himno de la Armada

Marcha heroica de la IM

La muerte no es el final

Oración

Salve marinera

Ofertorio misa naval



HIMNO DE LA ARMADA

Soplen serenas las brisas
ruja amenazas la ola,
mi gallardía española
se corona de sonrisas.

Por ti, Patria,
por ti sola,
mi vida a los mares di;
por ti al peligro ofrecí
mis obras y pensamientos.

¡En la rosa de los vientos
me crucifico por ti!

Por tu sagrada presencia,
que nada turba ni empaña,
tiene sus horas la hazaña
y sus horas la obediencia.

El Imperio a España vendrá
por los caminos del mar.

Hay que morir o triunfar,
que nos enseña la Historia,
en Lepanto, la victoria,
y la muerte en Trafalgar.

Soñando victorias, diciendo cantares,
marinos de España, crucemos los mares,
delante la gloria, la leyenda en pos,
debajo las voces de nuestros caídos
y arriba el mandato de España y de Dios.

De España y de Dios.
¡De España y de Dios!

MARCHA HERÓICA DE LA INFANTERÍA DE MARINA

Infantes de Marina
marchemos a luchar,
la Patria engrandecer
y su gloria acrecentar,
nobleza y valentía
nuestros emblemas son:
no abandonar la Enseña
al ruido del cañón
y sí morir por ella
es nuestra obligación.

No me llores madre mía
si en la lucha he de quedar
que es deber del español
¡por la Patria!
su sangre derramar

A luchar, a luchar
bravos Infantes de Marina;
a vencer o morir
por defender la noble España.
Por su honor, por su honor
luchemos todos sin cesar
hasta lograr de nuestro suelo
la admiración del mundo entero.

Infantes de Marina
marchemos a luchar,
La Patria engrandecer
y su gloria acrecentar,
nobleza y valentía
nuestros emblemas son:
no abandonar la Enseña
al ruido del cañón
y sí morir por ella
es nuestra obligación.

No me llores madre mía
si en la lucha he de quedar
que es deber del español
¡por la Patria!
su sangre derramar

Gloria a los valientes
que por mar y tierra
heroicamente murieron
defendiendo su Bandera.

Sigamos su ejemplo
de valentía sin par,
que los Infantes de Marina
gloriosamente saben triunfar.

LA MUERTE NO ES EL FINAL

Cuando la pena nos alcanza
del compañero perdido,
cuando el adiós dolorido
busca en la fe su esperanza.

En tu palabra confiamos
con la certeza que Tú
ya le has devuelto a la vida,
ya le has llevado a la luz.

Ya le has devuelto a la vida,
ya le has llevado a la luz

ORACIÓN

Tú que dispones
de viento y mar,
haces la calma,
la tempestad.
Ten de nosotros Señor,
piedad,
piedad, Señor,
Señor, piedad.

SALVE MARINERA

Salve, estrella de los mares,
de los mares iris de eterna ventura
salve ¡oh, fénix de hermosura!
madre del Divino Amor.

De tu pueblo a los pesares
tu clemencia dé consuelo
fervoroso, llegue al cielo,
hasta Tí, hasta Tí nuestro clamor

Salve, Salve, estrella de los mares
Salve estrella de los mares
Sí, fervoroso llegue al cielo
y hasta Tí y hasta Tí nuestro clamor.

Salve, Estrella de los mares,
Estrella de los mares,
salve, salve, salve, salve.

OFERTORIO MISA NAVAL

La Sangre triunfadora del Calvario
nos reintegró a Ti Señor.
Acepta la Ofrenda que en Altar santo
te eleva nuestro amor.

Bendícenos Señor, bendice a España
danos hambre de Gloria y sed de Amor
dales vientos propicios a nuestras naves
sirviendo a España velan por Vos, Señor, Señor.



