



FAHRENHEIT 451

REVISTA DELS BOMBERS DE BARCELONA

Juliol 2011 - Núm. 40

Comiat al company Pablo Calvo

**Incendi a la cripta de la
Sagrada Família**

**Posada en marxa dels PC
tàctils als vehicles**

**Nova llanterna integrable
al casc**



www.bcn.cat/bombers



Ajuntament de Barcelona

Prevenió, Seguretat i Mobilitat



3

Editorial

- Al servei de les persones



20

Som Barcelona

- El Full de Rescat: informació tècnica en cas d'accident de trànsit
- Exposició de la història de Bombers



4

Candent

- El company Pablo Calvo perd la vida en un accident laboral



24

Cos a cos

- La col·laboració entre Bombers i les companyies de subministrament



7

Notícies

- Revetlla de Sant Joan en ordre
- S'activa el dispositiu específic de prevenció de risc d'incendi



26

Un apunt d'història

- L'enfonsament d'una barca de la Sisena Flota Americana a Barcelona



8

- Bombers ultima la posada en marxa dels PC integrats als vehicles
- Encontre Nacional d'Excerceració
- 19.999 corredors participen a la Cursa



28

Aprèn a cuidar-te

- Com saber si has patit un Trastorn per Estrès Posttraumàtic



12

Serveis destacats

- Foc provocat a la Sagrada Família
- 26 famílies desallotjades a causa d'un foc al carrer Navas de Tolosa
- Xoc de trens a l'estació d'El Clot-Aragó



30

Així Som

- Excerceració: (Salva) vides a l'asfalt



16

Eines de prevenció

- Quan el foc crema sota terra



33

Activitats

- III Circuit Nacional de Cursa Vertical
- Calendari d'activitats subaquàtiques



18

Materials i equipaments

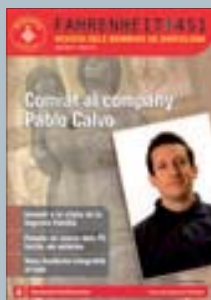
- La nova llanterna integrable al casc



34

Calaix de sastre

- Jocs Olímpics de Polícies i Bombers a Nova York



FAHRENHEIT • 451

Edita: Bombers de Barcelona
Ajuntament de Barcelona



Consell Editorial:

Joan Pedreny, Clara de Yzaguirre,
Jordi Secall, Carme Pallarès,
Sagrario Navas, Joan Palau,
Vanessa Martínez i Àlex Palau

Director: Jordi Secall

Serveis editorials: Op-team SIC SL



Navas de Tolosa, 270, 5è 3a
08027 - Barcelona
Tel. 93 243 08 35
www.op-team.com
(fahrenheit451@bcn.cat)

Coordinació: Àlex Palau
(alexpalau@op-team.com)

Redacció: Àlex Palau i Vanessa Martínez
Disseny i maquetació: Joan Serra i
Laura Urios

Fotografia: R. Cervantes, À. Palau, V. Martínez,
E. Juan, A. Cabeza, J. Abellán, J. Gaspar,
D. Zapater, V. Sans, AIRBOX i ACE

Col·laboradors en aquest número: Xavier Garcia,
Antonio Cabeza, Ricard Cervantes, Miquel Àngel
Fuente, Pedro Abaurrea, Víctor Dobaño, Pierre
Álvarez, Raúl Font, Francisco Javier de Fuentes,
Francisco Javier Ugarte i Begoña Villoria

Fotomecànica i impressió: Cevagraf SCCL

Dipòsit legal: B-33873-2001

Al servei de les persones

L'alternança política és una expressió de les societats democràtiques. Les eleccions del passat 22 de maig han comportat un canvi en el govern de la ciutat, amb la meva elecció com a alcalde de Barcelona. El nou govern municipal ha configurat una àrea de seguretat amb un equip de persones potent al capdavant, personificades en el primer tinent d'alcalde Joaquim Forn, com a responsable polític de la seguretat de la ciutat, i en Joan Delort, com a gerent de Prevenció, Seguretat i Mobilitat. Però més enllà del canvi de responsables, el nou govern municipal implicarà també l'aplicació de noves polítiques i principis d'actuació. El nou Ajuntament ha fixat el servei a les persones i la millora de la seva qualitat de vida com els seus principis inspiradors. Això, traslladat al vostre àmbit, significa, com ja vaig expressar el dia de la

meva presa de possessió, un servei públic de qualitat i excel·lència. Els Bombers de Barcelona jugareu un paper clau en l'assoliment d'aquest objectiu, amb el desenvolupament d'un pla de formació real, constant i adaptat a les necessitats del servei. També volem fer una revisió del Pla Director, tot redefinint un model de bomber que atengui les necessitats actuals i futures de la ciutat. I tots aquests canvis volem dissenyar-los i executar-los des del màxim consens, amb tots vosaltres. Som al començament d'una nova etapa en la qual assumim, renovat, el compromís de servei als ciutadans i ciutadanes de Barcelona. La nostra professionalitat s'adreça, des d'avui mateix, a la consecució del repte més alt, però també el més agraït, que pot tenir el cos de Bombers de Barcelona: ajudar a millorar la qualitat de vida de les persones, dels nostres veïns i veïnes. 🚒

Desenvoluparem un pla de formació real, constant i adaptat a les necessitats del Servei, redefinint un model de bomber que atengui les necessitats actuals i futures de la ciutat

El company Pablo Calvo

El sinistre va tenir lloc el passat 2 de maig al Parc de Montjuïc, en el transcurs d'una sortida del Servei

sempre. El seu funeral va tenir lloc el dia 10 de juny al tanatori de Sancho de Ávila, on centenars de persones van voler donar-li l'últim adéu i acompanyar els seus familiars i amics en un moment tan dolorós.

durant la missa que va celebrar-se en la seva memòria el passat 7 de juliol a la parròquia de Sant Isidor. El mossèn de Bombers, Josep Lluís Fernández, va oficiar una cerimònia molt emotiva, presidida per la fotografia

Multitudinari adéu

"Un home sempre alegre, sempre amb un somriure, que ens considerava a mi i a la seva filla, les seves nenes, el més important de la seva vida", així el definia la seva dona



El bomber Pablo Calvo, company del torn A de l'antic parc de Drassanes, va perdre la vida el passat 8 de juny a conseqüència de les lesions sofertes en un accident laboral. El sinistre va tenir lloc el dia 2 de maig al Parc de Montjuïc, on en Pablo estava de guàrdia, i va produir-se en el transcurs d'una sortida per cobrir un servei al districte de Ciutat Vella. En un primer moment, va ser traslladat a l'Hospital Clínic de Barcelona amb pronòstic molt greu, on va romandre ingressat diverses setmanes durant les quals es va produir un degoteig constant de visites de companys per donar-li el seu suport, tant a ell com a la seva família. Posteriorment, els metges van autoritzar el seu trasllat a l'Institut Guttman de Badalona, centre de referència en el tractament de lesions medul·lars i neurològiques. Però la gravetat de les seves lesions va guanyar la batalla per la vida que Pablo lliurava des de feia gairebé cinc setmanes, i el 8 de juny es va acomiadar per



Un mes després de la seva pèrdua, el Mossèn del Cos va oficiar una missa pòstuma presidida pel seu casc i la seva fotografia. Familiars, amics i companys de Bombers van recordar en Pablo a través de les emotives paraules de la seva dona

perd la vida en un accident



En Pablo va gaudir del dinar de celebració dels seus 30 anys com a bomber de Barcelona, junt amb tots els seus companys de la promoció dels *becaris*, el passat 2 de març



i el casc de bomber d'en Pablo, i va recordar als presents la seva vocació de servei a les persones. Nombrosos companys i amics van acompanyar la seva família en el seu record, així com diverses autoritats del Cos i de l'Ajuntament.

Tota una vida al Cos

En Pablo va accedir al Cos a principis dels 80, com a membre de la promoció més nombrosa de la història i una de les més entranyables: *La lleva dels becaris*. Dos mesos abans del fatídic accident, el 2 de març, en Pablo es reunia amb els companys de tota una vida per commemorar els seus 30 anys com a bomber de Barcelona en un dinar multitudinari. Els *becaris* festejaven la seva efemèride entre anècdotes i records: les proves d'ofici per accedir-hi, els quatre mesos de formació a la Zona Franca, els primers "zambullos", els patrons, els festivals d'estiu i les ses-

Minut de silenci



D'ençà l'accident mortal del company Pablo Calvo, han estat moltes les mostres de dol que s'han produït. A tall d'exemple, el passat 9 de maig, representants de diversos cossos de seguretat i emergències de Tarragona, juntament amb membres del Cos de Bombers de la Generalitat, van guardar un minut de silenci al parc de bombers de la localitat en record seu.

sions de gimnàstica que feien sota les ordres dels caporals, entre d'altres. Havien passat tres dècades però el sentiment de companyonia i

de germanor s'havia mantingut inalterable des del seu primer dia al parc. Aquesta família que és Bombers el recordarà per sempre. 🚒

Disminueixen els serveis a la nit del foc



Durant la revetlla de Sant Joan, Bombers va realitzar un total de 132 sortides, un 26% menys que al 2010. Al llarg de la nit, no va registrar-se cap incendi forestal i van disminuir els focs produïts al carrer de manera notable.

La nit de Sant Joan va seguir l'estela de les passades edicions quant a l'absència d'incidents destacats.

La bona coordinació de prop d'un miler d'efectius municipals, un centenar més que l'any 2010, que van formar part del dispositiu especial de prevenció, seguretat i neteja, van garantir que fogueres, focs d'artifici i la sorra del litoral fossin els únics protagonistes de la nit. 120 efectius de Bombers van atendre sense descans les 132 incidències registrades des de les 22 hores del dia 23 i fins a les 10 del matí del 24, moment en què va desactivar-se el dispositiu especial municipal. Al llarg d'aquestes intenses 12 hores, les dotacions van atendre cinc incendis en vivendes, 71 contenidors cremant i 17 focs de diversa naturalesa a la via pública, unes xifres

inferiors a les de l'any 2010, quan l'SPEIS va haver d'atendre dos incendis forestals, 92 contenidors en flames i 64 focs a la via pública. Un descens que pot estar relacionat amb la disminució de gent que va escollir la ciutat per celebrar-hi la revetlla. Els efectius van realitzar quatre salvaments en ascensors, tres actuacions d'auxili a persones, vuit assistències tècniques i van realitzar el rescat del

cos sense vida d'un home que va ser atropellat pel metro a l'estació d'Universitat, a quarts de set del matí. Al llarg de la revetlla es va registrar 41 falses alarmes i 56 serveis van ser anul·lats en no ser finalment necessària l'actuació del Cos.

La pre-revetlla

La clau perquè la revetlla sigui tranquil·la resideix tant en els esdeveniments de la pròpia nit de Sant Joan com en els treballs de prevenció realitzats amb antelació. En aquesta ocasió, la Divisió de Prevenció de l'SPEIS va revisar l'emplaçament de 16 fogueres, autoritzant 12 d'elles. Durant aquestes visites, els bombers verifiquen que es compleixin les distàncies de seguretat exigides i que no hi hagi cap element que pugui resultar afectat com ara balconades o arbres. I si les fogueres són les reines indiscutibles de la nit més curta de l'any, els focs d'artifici no es queden enrere. Les 74 casetes que van instal·lar-se juntament amb dos dels locals permanents de venda de piro-tècnia, van ser inspeccionats per Bombers durant les setmanes prèvies a la revetlla, algunes en més d'una ocasió, per verificar que el material complia les condicions de seguretat que exigeix la normativa. 🚒

Els serveis de la revetlla



	2009	2010	2011
Total sortides	204	179	132
Incendis a edificis	2	7	5
Incendis forestals	3	2	0
Incendis en contenidors	84	92	71
Altres incendis a la via pública	89	64	17

Estiu sota control

El passat mes de maig, va posar-se en marxa el dispositiu específic de prevenció de risc d'incendis forestals. Aquest comprèn l'obertura del Parc de Vallvidrera, els recorreguts forestals preventius i la monitorització de les condicions climatològiques a la zona de Collserola.

L'estiu d'enguany es preveu amb un risc d'incendis moderat, allunyat de la situació d'alt risc que es va viure durant el 2010, degut a la gran quantitat d'arbres caiguts acumulats en la nevada del mes de març. Tot i això, l'hivern ha estat molt sec i això fa que l'alerta persisteixi. A Barcelona, Bombers s'avança a l'Operació Estiu dels serveis municipals i enceta la seva campanya al mes de maig, amb l'obertura del Parc de Vallvidrera i l'inici de recorreguts forestals preventius des dels parcs de Vall d'Hebron, Sant Andreu i l'Eixample, que participen en la vigilància de Collserola. D'altra banda, també s'activa la vigi-

lància meteorològica de la zona, mitjançant la informació que emet l'Observatori Fabra i els avisos des del Consorci del Parc de Collserola.

Les xifres de 2010

Durant l'estiu passat, les dotacions dels parcs esmentats van realitzar 235 sortides, la majoria reguardes de vigilància, i van registrar-se 27 inicis d'incendis que van cremar una hectàrea escassa de massa forestal. Tot i que el risc era elevat, la climatologia va ser favorable i només va activar-se el PAEM per risc d'incendis forestals en fase de pre-alerta meteorològica 27 vegades, i en pre-alerta crítica en 8 ocasions. 🚒

▲ Les dotacions fan reguardes a la zona de Collserola de maig a setembre, durant el dispositiu específic de prevenció de risc d'incendis de l'SPEIS

Primer foc forestal

El passat 17 d'abril, un foc causat per una imprudència de tres menors va calcinar prop de quatre hectàrees de matolls als voltants del castell de Torre Baró. Bombers va rebre l'avís a les 18:25 hores i va desplaçar-hi nou dotacions per controlar les flames alhora que Bombers de la Generalitat enviava un helicòpter i dos hidroavions. La ràpida intervenció dels efectius va fer innecessari desallotjar els habitatges propers, però es va haver de tallar el trànsit de la Carretera Alta de Roquetes pel risc que suposava per als conductors. Foto Flickr: SISOR



VALORS LÍMIT A COLLSEROLA

Velocitat del vent > 5 m/s
(amb components d'est a oest, dels 60° als 220°)

Humitat relativa < 50%

Temperatura > 27°

2 valors coincidents (*): pre-alerta meteorològica
3 valors coincidents (*): pre-alerta crítica (*)

(*) En 3 lectures consecutives (una cada 30 minuts) i durant 10 minuts

(*) Si els mitjans disponibles de Bombers de la Generalitat estan dispersos en altres incendis forestals també es decreta pre-alerta crítica

La pre-alerta es desactiva quan no es donen aquestes condicions durant 30 minuts

Foto Flickr: marc cpdmaz

Ordinadors a punt

Bombers de Barcelona ultima la posada en marxa del sistema l-mobile de comunicacions i la implantació d'ordinadors tàctils a bord dels vehicles

A més tecnologia: més seguretat i més eficàcia. Això sí, sempre i quan els avenços tècnics s'ajustin al que necessiten els bombers i comandaments per fer millor la seva feina. I aquesta és la directriu que guia el nou sistema l-mobile de comunicacions. Un sistema que connecta informàticament el CGE amb les dotacions operatives de Bombers, i que es materialitza amb la implantació d'ordinadors tàctils que convertiran els tancs i vehicles del Servei en autèntiques estacions de treball mòbils. El nou sistema es va començar a testar al novembre i ha funcionat en proves a dos camions

de Bombers des de finals de l'any passat. La previsió és que al llarg de la segona meitat del 2011 i el 2012, s'incorpori progressivament a un total de 22 vehicles, un cop es consideri que el sistema està consolidat.

Connectats amb el CGE

La clau del nou sistema és que informatitza l'assignació de serveis. Quan el CGE assigni un servei a una dotació, a més de donar-se l'avis al parc, la pantalla del vehicle corresponent mostrarà de forma automàtica totes les dades que es coneguin sobre la incidència i ubicarà sobre el mapa la localització exacta on s'han de dirigir

els bombers. L'ordinador serà també una eina de consulta molt útil per als comandaments de la sortida, doncs els permetrà accedir *in situ* a totes les bases de dades de Bombers, a una detallada cartografia de la ciutat

El nou sistema l-mobile de comunicacions i gestió d'incidències convertirà els vehicles de Bombers de Barcelona en autèntiques estacions de treball mòbils



La instal·lació d'ordinadors a bord dels vehicles de Bombers és la cara més visible del nou sistema l-mòbil de comunicacions i gestió d'incidències

—incloent equipaments de risc, xarxes de subministrament, hidrants, etc.— i als procediments i protocols d'actuació aplicables.

Màxima operativitat

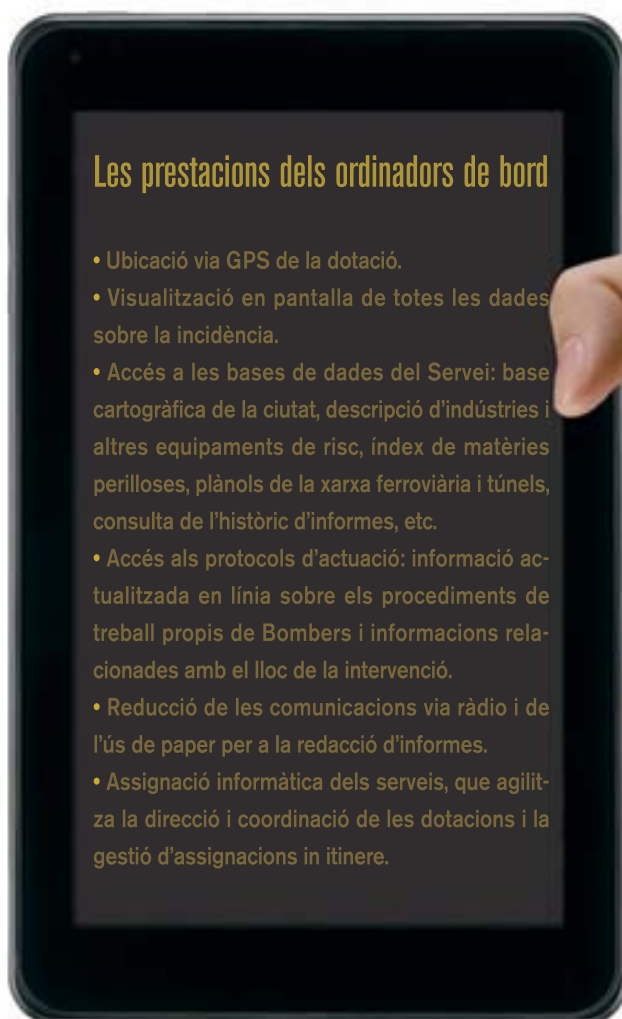
El nou equipament ha estat sotmès a un rigorós procés d'adequació tècnica i ergonòmica, per tal de maximitzar la seva funcionalitat. Els ordinadors disposen d'una pantalla tàctil d'alta lluminositat, dissenyada per

permetre una perfecta visualització des de tots els angles del vehicle i en qualsevol circumstància lumínica —fins i tot amb sol directe sobre la pantalla, gràcies a un sistema que evita l'enlluernament—. Tot i que les aplicacions funcionen de forma tàctil, l'equip informàtic dels vehicles també disposa d'un teclat de sobretaula per facilitar la redacció de textos. El teclat va incorporat a la consola de comandament del camió i compta amb un sistema de retroil·luminació de les tecles que permet escriure sense problemes també de nit.

Qüestions tècniques

Els ordinadors de bord ja funcionen de manera normalitzada en una vuitantena de vehicles de la Guàrdia

Urbana; tanmateix, la seva instal·lació a Bombers ha topat amb algunes complicacions tècniques que n'han retardat la posada en marxa definitiva. El principal escull, que ja està en vies de solució, és que el sistema, per ser àgil, necessita estar activat sempre que el vehicle estigui en servei. L'ordinador s'alimenta a través de la bateria del vehicle, una circumstància que no suposa cap problema en el cas dels cotxes policials, doncs estan gairebé sempre amb el motor en marxa. Amb els camions de Bombers, que solen estar aturats la major part del dia, es corre el risc de deixar sense reserva de bateria al vehicle, un fet al que la Unitat de Tecnologia i Comunicacions ja s'estan encarregant de posar remei. 🚒



Les prestacions dels ordinadors de bord

- Ubicació via GPS de la dotació.
- Visualització en pantalla de totes les dades sobre la incidència.
- Accés a les bases de dades del Servei: base cartogràfica de la ciutat, descripció d'indústries i altres equipaments de risc, índex de matèries perilloses, plànols de la xarxa ferroviària i túnels, consulta de l'històric d'informes, etc.
- Accés als protocols d'actuació: informació actualitzada en línia sobre els procediments de treball propis de Bombers i informacions relacionades amb el lloc de la intervenció.
- Reducció de les comunicacions via ràdio i de l'ús de paper per a la redacció d'informes.
- Assignació informàtica dels serveis, que agilitza la direcció i coordinació de les dotacions i la gestió d'assignacions in itinere.



Nacional d'Excarceració

La setena edició de l'Encontre Nacional de Rescat en Accidents de Trànsit va reunir 120 professionals a la localitat valenciana de Cullera



La millor manera d'aprendre és practicar. I si es tracta de rescat en accidents de trànsit, res com participar en els encontres d'excarceració que organitza anualment l'Associació Professional de Rescat en Accidents de Trànsit (APRAT). La setena edició d'aquesta gran trobada de bombers va celebrar-se a Cullera, València, del 26 al 29 d'abril, i va comptar amb la participació de

120 professionals de la Generalitat de Catalunya de Granollers, Reus i Terrassa, Badajoz, Burgos, Toledo, Conca, Terol, Guadalajara, Màlaga, Alacant i Almeria, així com nou membres de Bombers de Barcelona de l'equip d'APRAT. L'encontre també va rebre la visita de tres equips internacionals, de Regne Unit, Irlanda i Portugal, que no van voler perdre's l'oportunitat d'intercanviar experièn-



Membres d'APRAT i diversos participants durant l'Encontre Nacional de Rescat en Accidents de Trànsit

cies amb els companys espanyols. Com en les anteriors edicions, els equips van realitzar dues maniobres: l'estàndard i la complexa, mentre un jurat valorava la seva intervenció. En aquesta ocasió, els companys de Badajoz van alçar-se com a millor equip, mentre que el segon lloc va ser per als bombers de Granollers. 🚒

Classificació general

- 1r Consorcio de Badajoz
- 2n Generalitat de Catalunya (Granollers)
- 3r Consorci de València (Gandia)

Maniobra estàndard

- 1r Consorcio de Badajoz
- 2n Consorci de València (Paterna)
- 3r Generalitat de Catalunya (Granollers)

Maniobra complexa

- 1r Consorcio de Badajoz
- 2n Generalitat de Catalunya (Granollers)
- 3r Consorcio de Toledo

Mundial d'Excarceració



El World Rescue Challenge va celebrar-se finalment a Wellington, capital de Nova Zelanda, entre els dies 14 i 17 de juliol. Aquest canvi de seu va donar-se arran del terratrèmol que va sacsejar l'emplaçament inicial, Christchurch, el passat mes de febrer. Foto: APRAT.

Nou material a Bombers



Bombers de Barcelona ja té un nou contenidor especialitzat en material per a grans sinistres. El K-7, que va arribar a l'SPEIS a finals de juny, incorpora un ampli ventall de prestacions i substituirà en un futur a l'actual J-10. Juntament amb el nou contenidor, el Cos ha incorporat un camió

ploma amb caixa, de característiques similars als dos de què ja disposa. Aquest material operatiu ha estat cedit per l'Autoritat Portuària en compliment del conveni que va signar amb l'Ajuntament de Barcelona. D'altra banda, s'espera que en breu arribin a Barcelona els quatre nous tancs amb tecnologia CAF encarregats pel Consistori. Membres de la Unitat de Recolzament Tècnic i de Prevenció, Seguretat i Mobilitat van viatjar a Sevilla el passat 5 de juliol per realitzar les darreres comprovacions en l'última fase del procés de construcció dels vehicles. 🚒

19.999 corredors a la Cursa de Bombers

La XIII edició de la Cursa Nike-Bombers es queda a només un atleta dels vint mil participants. Un nou rècord d'assistència, però també de temperatures: 25 graus i un sol esfereïdor van acompanyar als corredors al llarg dels 10 quilòmetres de traçat.

La Cursa de Bombers trenca rècords any rere any. Des de la seva primera edició, disputada el 1998, la participació no ha fet més que multiplicar-se fins assolir la xifra poc usual de 19.999 corredors –algú deu estar a casa sentint-se culpable per no haver-s'hi presentat–. Tampoc és gens habitual que un 10 d'abril s'assoleixin temperatures estiuenques durant les primeres hores del matí, però va succeir: 25 graus i un cel net com poques vegades es veu en aquesta època de l'any van vestir la jornada esportiva. Preciós per gaudir de l'espectacle al marge del traçat, amb crema solar i ulleres de sol, però terrible per participar-hi, com va

demonstrar-se en els temps assolits pels atletes professionals, molt per sobre dels de la passada edició. Aquest fet, però, també va venir determinat per l'absència de corredors africans, habituals líders de la prova, i de grans atletes espanyols com Chema Martínez, qui no va poder participar per una lesió d'última hora i que no va dubtar en animar als presents micròfon en mà. Així, i després d'anys d'hegemonia kenyana, el corredor Ayad Lamdassem, d'origen marroquí i nacionalitat espanyola, va encapçalar el podi masculí amb un crono de 30'02", mentre que l'atleta Natalia Rodríguez va fer el propi en el femení amb un temps de 35'25".

Cursa i rock'n'roll

Enguany, l'itinerari va repetir la fórmula d'anys anteriors: sortida i meta a l'avinguda del Marquès de l'Argentera, seguint fins a Colom, i passant pels carrers habituals: Paral·lel, Gran Via i Via Laietana, entre d'altres, fins a completar els 10 quilòmetres del recorregut. La tronadora melodia de *Thunderstruck*, d'AC/DC, va ser la banda sonora del tret de sortida, ajudant a disparar l'adrenalina dels presents juntament amb els crits d'ànim del locutor. Entre la marea groc fluorescent que esquitxava l'asfalt barceloní, destacaven els jaquetons i els cascs dels companys de professió que van participar amb els 23 quilos de l'equip d'intervenció al damunt. 🚒

▼
Una marea de samarretes grogues va envair el passat 10 d'abril els carrers de Barcelona





Incendi intencionat a la Sagrada Família



El foc va danyar la cripta subterrània del temple i en va calcinar per complet la sagristia. El presumpte piròman, un home de 65 anys, va poder ser arrestat a l'interior mateix de la parròquia, després de ser retingut per un grup de visitants.

Va entrar a la cripta de la Sagrada Família al crit de “tot això és robat!” –segons els testimonis recollits per la policia–,

es va tancar dins la sagristia i va començar a calar-hi foc amb l'ajuda d'un aerosol i un esprai d'oli. El matí del 19 d'abril, un home de 65 anys va incendiar presumptament de manera premeditada la cripta del temple de Gaudí. En el moment dels fets, hi havia unes altres set persones visitant l'interior de la cripta –recinte que està sempre obert al públic, doncs funciona com a església–. Va ser aquest grup qui va veure sortir a l'home i el primer en notar olor a cremat. Tot seguit, l'home va arrencar a córrer i es va amagar dins unes dependències de la parròquia, on el van retenir fins que va arribar la policia. Durant la seva detenció, els agents li van trobar els utensilis amb què, presumptament, havia iniciat el foc, així com diversos objectes litúrgics que havia sostret.

Vidrieres salvades

Bombers va rebre l'avís d'emergència a les 10:30 i va desplaçar fins al temple una dotació de nou vehicles i 26 bombers, que van extingir l'incendi en 45 minuts. El foc va calcinar del tot la sagristia, mentre que la resta de la cripta es va veure afectada pel fum. Entre els bombers, la Policia i el personal de la Sagrada Família, van evacuar sense incidències prop de 1.500 persones que en aquell moment es trobaven a l'interior del temple i van acordonar els voltants. Els bombers també van rescatar quatre operaris atrapats dins un ascensor a la zona en obres del temple, que van resultar lleugerament intoxicats pel fum. Enmig del lament generalitzat, el president del Patronat de la Sagrada Família, Joan Rigol, va destacar que s'haguessin salvat les vidrieres exteriors de la cripta, dissenyades per Antoni Gaudí. Coneixedors de la seva importància, els bombers van evitar trencar-les, tal i com s'hauria fet en



▲ Els equips de Bombers a l'entrada de la cripta de la Sagrada Família, durant l'incendi del passat 19 d'abril. A sota, l'estat en què va quedar la sagristia

altres circumstàncies. Una excepció que va dificultar les tasques de ventilació de la zona afectada, que es van demorar més de tres hores, però gràcies a la qual milers de visitants podran continuar gaudint d'aquesta obra Patrimoni de la Humanitat. 🚒

26 famílies desallotjades a causa d'un incendi

Un total de 42 efectius van treballar durant nou hores en un incendi que va afectar 13 vivendes d'un mateix immoble al carrer Navas de Tolosa

Passades les tres de la tarda, Bombers rebia l'avís d'un incendi al número 334-336 del carrer Navas de Tolosa. Quan van arribar les dotacions, una enorme columna de fum negre sortia de l'edifici i es podien veure les flames a l'interior del quart pis, així que els efectius van equipar-se amb els ERA i van instal·lar cinc línies de 25 mm per fer-ne l'extinció, que es va allargar durant més de tres hores. El foc va propagar-se als pisos superiors a través

del pati interior i als pisos inferiors a causa dels objectes inflamats que anaven caient, resultant greument afectades 13 vivendes de l'immoble. Les dotacions van atacar les flames de les vivendes superiors accedint a l'àtic mitjançant l'autoescala, mentre que el foc dels pisos inferiors es va atacar accedint pel portal. Els subministraments de l'edifici van quedar molt afectats, així que es va desallotjar les 26 famílies residents, que no podien passar la nit a casa seva.



Fins a 13 vivendes van quedar total o parcialment afectades per l'incendi originat al pis 4t 2a

Espelma sense vigilància

Presumptament, el foc va originar-se al pis 4t 2a a causa d'una espelma que va bolcar-se, segons va explicar la pròpia veïna resident. En adonar-se de l'incendi, la dona hauria abandonat la vivenda ràpidament deixant-se la porta oberta, fet que podia haver provocat que el foc s'estengués amb gran facilitat. 🚒

Torna a cremar l'antiga fàbrica de Myrurgia

L'incendi va originar-se a la cuina i es va estendre a través d'un conducte de ventilació

Molts veterans recorden l'espectacular incendi de la fàbrica de Myrurgia, l'any 1963. Gairebé 50 anys més tard, i sota la propietat de la firma Puig, la nau industrial va tornar a ser devorada

per les flames el passat 12 de maig. Cinc dotacions van desplaçar-se a la cruïlla de Mallorca amb Nàpols pel requeriment del personal de l'empresa, que havia activat el Pla d'Emergència i ja havia pro-

cedit al desallotjament de tots els empleats de les oficines. El foc estava localitzat a la tercera planta, amb origen a la cuina, però posteriorment s'havia propagat a altres sales mitjançant un conducte de ventilació, arribant a afectar una superfície superior als 100m². Els efectius van realitzar l'extinció amb una línia de 25mm i, un cop controlades les flames, van refredar la superfície afectada per evitar que les flames poguessin revifar-se i van ventilar l'estança. 🚒



Xoc de trens a l'estació d'El Clot-Aragó

El passat 28 d'abril, 18 passatgers van resultar ferits en col·lisionar el tren en què viatjaven amb un altre comboi que estava aturat a l'andana

18 efectius de Bombers van participar en el rescat dels passatgers d'un tren de Rodalies amb destinació Mataró que va xocar amb un tren-hotel Talgo que estava aturat a l'andana 4 de l'estació El Clot-Aragó. L'accident va produir-se vora les 10 del matí i mitja hora més tard, l'Ajuntament activava el Pla Específic d'Emergència Municipal en transport ferroviari de viat-

gers en fase d'alerta. La primera trucada a Bombers va arribar de l'interior dels combois, des d'on una de les víctimes va informar d'un fort cop al tren entre les estacions d'Arc de Triomf i d'El Clot-Aragó. Quan van arribar les dotacions, una part del comboi estava atrapat a l'interior del túnel, impedint que els passatgers afectats poguessin sortir pel seu propi peu, així que van procedir



Aquest és l'estat en què va quedar la capçalera d'un tren de rodalies després d'impactar contra la part posterior d'un tren Talgo

a la seva evacuació. Al mateix temps, el Servei Sanitari de Bombers juntament amb personal del SEM va revisar els sis vagons del tren, efectuant un triatge de les víctimes en funció de la gravetat de les seves lesions. Dues víctimes van haver de ser traslladades en llitera, dues més en cadira de rodes i les 12 restants van fer-ho caminant, acompanyades pels efectius al llarg dels 200 metres que separaven els combois de l'estació. En total, 18 passatgers van resultar ferits, 16 dels quals van ser traslladats a centres hospitalaris. El rescat va estar coordinat des d'un Centre de Comandament Avançat emplaçat a l'andana i format per l'SPEIS, Guàrdia Urbana, Mossos, SEM, Protecció Civil, ADIF i RENFE. 🚒

Onze ferits en l'incendi d'un edifici ocupat

10 de les víctimes van resultar intoxicades pel fum i l'onzena va patir cremades de segon grau

Nou dotacions de bombers van desplaçar-se al carrer Sant Carles, a la Barceloneta, el passat 13 d'abril, on un incendi cremava amb virulència a la primera planta d'un immoble. L'edifici, format per una planta baixa i cinc pisos, estava en rehabilitació i havia estat ocupat per persones sense sostre. Després d'emplaçar els vehicles, els efectius van fer un primer atac des de l'exterior amb una línia de 25 mm, mitjançant l'autoescala. Una segona dotació va accedir a l'immoble amb una altra mànega de 25 mm per tal de fer el rastreig i rescat de les víctimes. Un cop localitzades, els bombers van procedir a traslladar-les a l'exterior amb la caputxa de salvament, on van rebre atenció sanitària. 10 de les víctimes van ser traslladades a centres hospitalaris amb intoxicació per fum, mentre que l'onzena va patir cremades de segon grau i va ser ingressada a l'Hospital de la Vall d'Hebron. 🚒



Foc a la Facultat de Farmàcia

El laboratori de la Facultat de Farmàcia de la Universitat de Barcelona va omplir-se de fum, el passat 6 d'abril, per un petit incendi originat en un armari assecador de recipients. El foc no va estendre's gràcies a l'activació automàtica del sistema antiincendis. Els 12 efectius desplaçats van equipar-se amb ERA i van acabar de sufocar el foc amb un extintor de CO₂, procedint després a ventilar la sala. Segons sembla, el termostaat de l'aparell va espatllar-se i va assolir els 240°C, fonent i trencant els recipients que hi havia assecat-se.

Foc a una fàbrica abandonada

35 efectius van treballar en l'extinció d'un foc en una nau al Bon Pastor

Un veí va alertar a Bombers d'un incendi a una nau del carrer Costa Daurada, el passat 30 de maig.

L'edifici, format per una planta baixa separada en dos volums, estava ple de deixalles i mobles i era freqüentat per indigents. L'SPEIS va desplaçar-hi 10 dotacions, les quals van dividir-se en dos equips: el primer va accedir a l'habítacle més petit amb una línia de 45 mm d'escuma, mentre que el segon va atacar el focus de l'incendi des de l'exterior, ja que les flames havien afectat l'estructura i no era segur accedir-hi. En veure que el foc s'estenia al volum principal de la nau, els efectius van realitzar dues obertures: una des de la façana i l'altra des del sector interior que les dotacions havien pogut extingir. Des d'aquests emplaçaments, els bombers van instal·lar dues línies d'aigua mentre una tercera dotació atacava el foc amb escuma des de l'exterior fins a la seva extinció total. 🚒



S'ensorra part d'un edifici a Sant Antoni

L'accident va produir-se mentre es realitzaven obres a l'escala

Dijous 30 de juny va produir-se un ensorrament parcial per col·lapse d'una barana en un immoble de la ronda de Sant Antoni mentre es realitzaven els treballs d'instal·lació d'un ascensor. Un operari que hi treballava va quedar atrapat i un altre va resultar ferit però

va poder sortir pel seu propi peu. Bombers va desplaçar-hi set dotacions que van excarcarar l'operari, el qual va ser traslladat a un centre hospitalari. La barana de l'escala s'havia després des de la planta baixa fins al cinquè pis, quedant diversos trams de l'escala en molt males condicions.

Les dotacions van confinar els veïns a les seves vivendes fins que van tenir els fragments de barana afectats assegurats i es va retirar la runa. Més tard, es va desallotjar els veïns i l'immoble va quedar precintat fins que es va procedir a la instal·lació d'una barana provisional. 🚒



Extinció amb CAF al Port

El passat 15 d'abril, una grua portacontenidors va incendiar-se al Moll Príncep d'Espanya, generant una gran quantitat de fum. Bombers va desplaçar-hi cinc dotacions que van protegir-se amb EPR i van atacar les flames amb una línia de 45 mm d'escuma CAF. L'incendi va controlar-se ràpidament, tot i que la total extinció de les flames es va dur a terme amb més dificultat de l'habitual degut a la poca accessibilitat al compartiment incendiat i a l'elevada temperatura que havien assolit les parts metàl·liques de la grua.



Quan el foc crema sota terra

Bombers de Barcelona organitza una sèrie de visites de prevenció operativa a les obres de construcció de la Línia 9 del Metro

Ens trobem dins d'un immens cilindre de formigó excavat a 35 metres sota terra. Som a tocar del Camp Nou i del bulliciós trànsit de l'avinguda Marañón, però sembla que estiguem molt lluny, gairebé en un altre món. Només un muntacàrregues i una escala d'escapulari clava-

L'objectiu de les visites és que els bombers coneguin la singularitat de les instal·lacions subterrànies en cas que hi haguessin d'intervenir

da a la paret —que fa estremir només de pensar que algú pugui fer-la servir sense anar lligat—, connecten aquest món soterrat amb la superfície. I, tanmateix, constatem que hi ha molta vida sota terra.

A l'interior del talp

“Estem entrant al tram en construcció de la Línia 9. Tenim per endavant 4 quilòmetres de túnel sense possibilitat de sortida: al final hi ha la tuneladora”, explica la tècnica de prevenció de les obres del túnel de Mandri, María Ángeles Muñoz. L'advertència desperta mirades de recel entre l'expedició de Bombers de Barcelona —una de les moltes que fan visites de prevenció operativa a les obres de la

Línia 9 aprofitant que la tuneladora està aturada—, mentre el grup puja a la precària locomotora que fan servir els obrers per desplaçar-se.

Després d'un llarg recorregut a les fosques, la locomotora entra en una zona del túnel que sembla una fàbrica, amb bastides i plataformes a banda i banda i al sostre. Som dins la tuneladora: un colossal giny mecànic de 125 metres de llarg capaç de perforar el subsòl de forma autònoma. Quatre grans canoanades i un cable d'electricitat a 20.000 volts transporten l'aigua i l'energia necessària per fer funcionar aquest talp gegant. L'aire que respirem també prové de l'exterior a través d'un conducte de ventilació.



PCI a la tuneladora

Intervenir en un túnel sempre és complicat, però ho és molt més quan està en construcció, doncs les mesures de PCI i d'evacuació que són habituals –i obligatòries– a la xarxa ferroviària encara no han estat instal·lades. “L'evacuació és molt complicada, per això tenim dues càmeres de confinament que serveixen de refugi contra el fum i les temperatures en cas d'incendi”, explica Muñoz. La tuneladora també disposa d'ampolles d'aire i d'un total de 40 equips d'autorescat.

L'objectiu de les visites de prevenció operativa a la Línia 9 és que els bombers de Barcelona coneguin de primera mà les singularitats que presentaria una hipotètica intervenció en un túnel en obres. Singularitats com, per exemple, la impossibilitat d'accedir als túnels amb els vehicles del Cos, ni tant sols amb les vagones per a rescats al Metro o al tren, ja que resultaria molt difícil dur a terme el trasllat dels seus components. Les locomotores i els vehicles de les obres serien els únics que podrien utilitzar els bombers en cas d'haver d'efectuar un rescat a l'interior del túnel. 🚒

▼
Un equip de Bombers abans d'entrar al túnel en construcció de la línia 9 de Mandri. A baix, i d'esquerra a dreta, fotos en detall del motor de la tuneladora, de la locomotora amb què s'accedeix als túnels, de la verge que els miners situen a les obres perquè els protegeixi, i una de les càmeres de confinament que serveixen de refugi en cas d'accident

Control de les instal·lacions de PCI dels túnels viaris

Pierre Álvarez

Bombers comprova periòdicament el funcionament de les instal·lacions de Protecció Contra Incendis (PCI) dels túnels viaris de Barcelona.

Les proves es fan de nit –quan el trànsit ha minvat– i es coordinen des de la Sala de Control de Túnels del CGE. Mentre un equip s'encarrega de la feina de camp, des de tallar el trànsit a comprovar *in situ* les instal·lacions, un altre equip controla des del CGE l'execució de les proves i el funcionament remot dels equips. Les instal·lacions de PCI varien segons la geometria del túnel, la configuració dels sentits de circulació o l'operador que n'és el titular, però tots els túnels disposen d'un protocol d'activació dels sistemes de seguretat en cas d'incendi. Les proves s'inicien fent la comprovació dels sistemes de Detecció Automàtica d'Incidents (DAI). Per fer-ho, s'atura un cotxe en cada zona de detecció i el DAI corresponent envia el senyal d'alarma a la Sala de Control, des d'on es valora el tipus d'accident i si cal o no activar el protocol d'actuació. Per comprovar la resta d'elements, se simula que un cotxe està cremant a dins del túnel. Llavors, un agent de la Guàrdia Urbana activa el protocol definit per aquella zona i es posen en marxa tots els elements de seguretat per garantir l'evacuació de la gent, la ventilació i extracció de fums i el tancament de l'accés al túnel. Un cop l'equip de camp i el del CGE comproven que tot funciona, es repeteix l'operació en el sentit contrari de circulació. Al final, es contrasten les dades de camp i les que s'han rebut de forma remota, i es fa un informe que valora si cal aplicar alguna mesura correctora. 🚒

L'incendi del túnel del Guadarrama

Les actuals mesures de seguretat en obres ferroviàries es van adoptar –o, si més no, actualitzar–, arran de l'incendi registrat el 6 d'agost del 2003 en un dels túnels en construcció de l'AVE que travessen la serra del Guadarrama, a Segòvia. L'explosió d'una màquina de maniobres va calar foc en una zona en obres i va deixar 34 operaris atrapats a l'interior del túnel. Els treballadors es van poder refugiar en una bossa d'aire, a 3,9 quilòmetres de la boca d'entrada, on van romandre atrapats durant cinc hores. L'informe dels Bombers de Segòvia va revelar grans deficiències en les mesures de seguretat, i va constatar dos fets: que “si el fum hagués arribat fins on eren els treballadors, aquests no haurien sobreviscut més de 30 minuts”, i que els equips de rescat “no haurien pogut fer front al foc si l'incendi hagués assolit major envergadura”. Amb tot, la investigació va posar les bases per revisar els sistemes de seguretat als túnels en construcció arreu de l'Estat.





Nova llanterna integrable al

Bombers ha incorporat una nova eina per facilitar la tasca dels seus efectius: una llanterna recarregable i dissenyada específicament per ser acoblada al casc d'intervenció



No és estrany que els bombers haguem de treballar en espais confinats i amb manca de visibilitat. Als serveis en

túnels, pàrquings i altres espais soterrats se sumen els incendis en locals o pisos, en què sovint el fum ho tenyeix tot de negre. És per això que l'SPEIS ha adquirit una nova llanterna especialment dissenyada per a la professió de bomber, adaptable al casc i homologada per poder ser utilitzada en atmosferes potencialment explosives, com ara una fugida de gas.

La nova llanterna ADALIT L-10 és una eina molt lleugera –no arriba als 200g de pes–, i de dimensions reduïdes. Està dotada d'una bombeta LED

blanca d'alta intensitat situada en una lent especial que afavoreix la projecció d'un feix de llum que il·lumina estances senceres. D'altra banda, la llanterna també incorpora un LED vermell intermitent al capçal rotatori, que fa de balisa i assenyala la posició del bomber.

Autonomia

L'eina funciona amb una bateria recarregable de liti-ion i té dos modes de funcionament: el normal,

amb una autonomia màxima de tres hores, i el mode d'estalvi d'energia, amb un feix de llum menys potent amb què s'aconsegueix doblar el temps inicial, assolint les sis hores. Per tal de conèixer l'autonomia restant, un cop s'encén la llanterna, aquesta emet unes pampallugues inicials que indiquen el nivell de bateria: tres pampallugues = 3 hores, dues pampallugues = 2 hores, una pampalluga = 1 hora. Un cop superat el límit de les tres hores de llum, el LED s'apagarà durant un quart de segon cada 15 segons per avisar del

casc



Llanterna

Fabricant: ADARO
Model: ADALIT L-10
Material: carcassa de plàstic
Autonomia: 3 hores (en mode normal)
 6 hores (en mode estalvi d'energia)
Intensitat Iluminosa: 50 lm
Tipus de bombeta: LED
Bateria: LI-ION
Pes: 180 g.
Dimesions: 156 mm x 56 mm x 48 mm
Seguretat: certificació ATEX per a ús en atmosferes potencialment explosives

La llanterna ADALIT L-10 és la primera dissenyada específicament per a la professió de bomber i pot ser utilitzada en atmosferes explosives

nivell baix de bateria. Quant a la balisa, un cop activat el LED vermell, aquest es mantindrà fix durant els primers 15 segons i tot seguit emetrà una pampalluga cada cinc segons.

Fixació al casc

La llanterna queda fixada al casc mitjançant una peça d'allotjament, que la hi manté fermament subjecta. Un cop emplaçada, la llanterna pot variar la seva inclinació en set posicions respecte el pla horitzontal. Per tal de moure-la, cal estirar de la seva part posterior cap a l'exterior i després girar-la per donar-li la inclinació desitjada. 🚒

Com funciona?



1a pulsació

Encesos LED blanc i vermell



2a pulsació

Encès LED blanc



3a pulsació

Apagat



Pulsació continuada (5")

Mode d'estalvi d'energia.

Repetir la pulsació continuada per tornar al mode normal.

El Full de Rescat: una “ajuda per als que ajude

El RACC impulsa un projecte perquè tots els conductors catalans duguin al cotxe una fitxa informativa amb els elements tècnics i estructurals del vehicle, que ajuda a fer més ràpida i segura la intervenció dels bombers en cas d'accident.



El Full de Rescat és una fitxa de suport per als equips que atenen accidents de trànsit i que permet, amb un sol cop d'ull, copsar tota la informació tècnica del vehicle. Simple i efectiu, consisteix en un foli imprès per una sola cara on hi ha dibuixat un croquis zenital i un altre lateral, on s'indica la ubicació dels components crítics d'aquell model que poden influir a l'hora de forçar la carrosseria per excarcar-ne els seus ocupants. Un senzill codi de formes i colors permet situar fàcilment aquests elements –des del dipòsit de gas dels airbags als reforços estructurals o la ubicació de la bateria– per agilitzar i fer més segures les tasques de rescat.

La intenció del RACC és que tots els conductors catalans i espanyols acabin duent el Full de Rescat a l'interior del seu automòbil. “Una bona intervenció depèn molt de la informació que es tingui, i el Full de Rescat és el DNI del vehicle”, apunta al respecte el president del RACC, Sebastià Salvadó, qui profetitza que “d'aquí uns anys ens preguntarem com podíem treballar sense dur el Full de Rescat als vehicles”. La manera d'obtenir el document és ben senzilla. Els conductors es poden descarregar gratuïtament la fitxa corresponent a la marca, model i any de fabricació del seu vehicle a través d'Internet (www.fullderescat.cat) o demanar-la a qual-

sevol oficina del RACC, on també els donaran un adhesiu que hauran d'enganxar al parabrises i que indicarà als bombers que el vehicle disposa d'aquesta informació. De moment, la iniciativa és un èxit, i ja són més de 100.000 els conductors que s'han descarregat el Full.

Un senzill croquis indica la ubicació dels components crítics d'aquell model de vehicle que poden influir a l'hora de forçar la carrosseria

n”



Sebastià Salvadó,
president del RACC:
“D’aquí uns anys ens
preguntarem com podem
treballar sense dur el Full
de Rescat als vehicles”

“Ajuda per als que ajuden”

Carrosseries reforçades, múltiples coixins de seguretat, ABS, ESC... Els cotxes que es fabriquen ara són més segurs i ecològics que els que es feien fa 10 anys, gràcies en part als nous sistemes de propulsió basats en motors híbrids, elèctrics, d'hidrogen o de gas natural. Tanmateix, tota aquesta sofisticació té també un vessant negatiu, doncs la gran diversitat i complexitat dels cotxes actuals suposa una dificultat afegida per als equips de rescat. Ho certifica el cap d'àrea de Bombers de Barcelona i president de l'APRAT, Jordi Asín: “Cada cop hi ha un major desconeixement sobre el funcionament general dels vehicles: com saber on és la bateria –abans sempre estava sota el capó–, la ECU (unitat de control electrònic), els dipòsits del gas dels airbags o els elements d'alta tensió dels vehicles híbrids. Les estructures tam-

bé varien molt, i sovint no sabem si amb les eines que duem podem o no tallar en un determinat punt. Ens

Com aconseguir el teu Full de Rescat

1. Descarrega la fitxa corresponent a la marca, model i any de fabricació del teu vehicle al web www.fullderescat.cat o demana-la a qualsevol oficina del RACC.
2. Imprimeix el full en format DIN A4 (la mida per defecte de les impressores domèstiques), doblega'l en tres parts i col·loca'l al para-sol del seient del conductor.
3. Enganxa al parabrisa l'adhesiu que indica que el cotxe disposa d'aquesta informació (el pots trobar a qualsevol oficina del RACC).



fa falta més informació, sobretot de cara a preparar-nos per als vehicles elèctrics”.

Qüestió de temps

El llinar entre la vida i la mort, entre patir danys de per vida o poder superar les lesions que ens ha produït un accident de trànsit, depèn en gran mesura del temps que triguem en rebre atenció mèdica. Només 1 de cada 10 morts ens accident de trànsit perden la vida en els segons o minuts immediatament posteriors al sinistre, i un 15% ho fan dies o setmanes després –per complicacions durant el tractament–. La majoria de

víctimes, el 75%, es produeix durant la primera hora posterior a l'accident: és l'anomenada *golden hour* (hora d'or). D'aquí la importància cabdal d'arribar al lloc del sinistre i d'efectuar el rescat amb la màxima prestesa possible.

Segons un estudi de l'alemanya ADAC, la major organització automobilística del món, en vehicles fabricats a la dècada dels 90, el 40% dels rescats per accident de trànsit duren menys de 50 minuts, mentre que si els vehicles daten del 2005 en endavant, les intervencions superen l'hora. “La major complexitat dels automòbils i la manca d'informació incrementen el temps de rescat”, apunta Lluís Puerto, responsable de Seguretat Viària del RACC. L'objectiu del Full de Rescat és proporcionar als bombers aquesta informació vital que els permeti agilitar el rescat i esgarrapar uns minuts vitals. 🚒

Per què no duen les fitxes els propis vehicles de Bombers?

Sovint es fa difícil identificar alguns vehicles que han quedat molt danyats, a la vegada que la ubicació dels components pot variar entre models fabricats en anys diferents. “Per això proposem que cada conductor es descarregui la fitxa específica del seu vehicle, enlloc que les portin a sobre els equips de rescat”, explica el tècnic del RACC Lluís Puerto.





La història de Bombers recorrerà Barcelona

Una exposició itinerant amb peces del fons històric de Bombers donarà a conèixer el Cos als barcelonins



El primer tinent d'alcalde, Joaquim Forn, juntament amb el gerent, Joan Delort, acompanyats pel cap de l'SPEIS, Joan Pedreny

Més de 175 anys d'història de Bombers de Barcelona concentrats en pocs metres quadrats, tot un repte que han assolit els responsables d'ARHID, l'Associació per a la Recerca Històrica i Documentació de la Guerra Civil i del Poble Sec, en col·laboració amb el Cos. El resultat és una exposició que detalla la cronologia dels bombers de la ciutat, des del segle I fins

a la moderna estructura de parcs i dotacions de l'actualitat, tot complementat amb peces úniques del fons documental de la casa. La mostra va inaugurar-se el passat dia 7 de juliol al local de la Fundació Artesà, al Poble Sec, i es desplaçarà al llarg de l'any pels diferents edificis municipals amb l'objectiu de donar a conèixer la nostra història a tots els barcelonins.

Un diseg: el museu del Cos

La inauguració de l'exposició va ser presidida pel primer tinent d'alcalde de Presidència, Règim Interior, Seguretat i Mobilitat, Joaquim Forn, qui va recordar al nombrós públic la importància de mantenir viva la memòria històrica i fomentar el seu coneixement "sobretot perquè els més joves puguin gaudir-ne i aprendre'n". Forn va agrair la iniciativa i la

L'exposició detalla la cronologia de Bombers, i inclou eines i documents del fons històric del Cos

va definir com “un homenatge als milers de persones que formen part dels 177 anys d'història de Bombers de Barcelona”, i va expressar el seu desig que tant les peces exposades com les que romanen actualment al dipòsit del Parc de Vall d'Hebron “acabin traslladades a les vitrines d'un museu de Bombers”. El primer tinent d'alcalde també va manifestar la seva sorpresa davant la tecnologia d'alguns dels objectes exposats, com ara una galleda, precedent de les actuals mànegues, o uns curiosos extintors. A la presentació també va assistir-hi el gerent de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, Joan Delort, així com diverses autoritats del Cos i una gran quantitat de companys i veïns. 🚒



L'equipament del Cos al 1865

Bomba impel·lent amb mànega	5
Bomba aspirant	1
Carro amb dipòsit d'aigua	5
Bomba de mà	2
Sac de salvament	1
Aparell Paulin	1
Aparell Rovira	1
Farmaciola	1
Vestuari complet (operatiu i de gala)	120





La col·laboració amb les companyies de subministrament

Aigües de Barcelona, Gas Natural Fenosa i Endesa valoren molt positivament el procediment conjunt subscrit amb Bombers de Barcelona. Les companyies preparen un seguit d'accions formatives perquè bombers i tècnics coneguin millor les xarxes de subministrament de la ciutat.

Han passat més de dos anys des que es va signar el conveni de col·laboració entre Bombers de Barcelona i les companyies subministradores d'aigua, gas i electricitat de la ciutat. D'ençà d'aquest acord, s'ha treballat dia rere dia per refermar la seguretat i l'eficiència en les situacions d'emergència, reduint els riscos potencials de les intervencions, i per ampliar la relació també a l'àmbit formatiu, responant a la necessitat inherent de prevenir abans d'actuar.

Coordinar el servei

El conveni se sustenta en dos pilars bàsics. En primer lloc, Bombers de Barcelona es configura com a eix de l'emergència, actuant de coordinador entre els diferents agents implicats i, en segon terme, pren la responsabilitat de garantir la seguretat dels veïns afectats, controlant el risc amb els mitjans propis i també mitjançant la col·laboració de les companyies. A partir d'aquí, a les taules de seguiment i anàlisi els representants de

tots quatre serveis valoren les actuacions que s'han dut a terme i, si s'escau, aporten propostes de millora per acabar de perfilar l'acord. En aquestes sessions, que acostumen a ser trimestrals, es posen sobre la taula els serveis en els quals s'han activat els procediments definits al conveni, se supervisen per determinar si s'ha produït algun incident i, en cas afir-

“Seria interessant que el procediment que funciona a Barcelona s'estengués a tot Catalunya per coordinar i refermar la seguretat en les intervencions”

◀ Els responsables d'Aigües de Barcelona, Endesa i Gas Natural Fenosa, amb els representants de l'SPEIS, durant la reunió del passat 14 d'abril



Bombers de Barcelona

Miquel Àngel Fuente, cap d'Operacions de l'SPEIS:

"El procediment amb les companyies per incidents en la via pública que afecten a les xarxes de subministrament, ha estat un model pioner de col·laboració entre l'Administració i les empreses privades per aconseguir un únic objectiu: la millora de la seguretat ciutadana. A més d'establir un model de col·laboració mútua sota la direcció de Bombers, la disminució del risc que provoquen les fuites en les xarxes del subsòl públic aporta un valor real per als ciutadans, doncs aquestes poden afectar a mig o llarg termini altres canalitzacions".



Gas Natural Fenosa

Raül Font, Control d'Operacions de Gas Natural Fenosa:

"La signatura del conveni i la posada en marxa dels procediments d'actuació han suposat un gran avenç en la prevenció de possibles afeccions a les xarxes de gas natural. Entre les prioritats de la nostra empresa es troben la seguretat, la qualitat i la continuïtat del subministrament, i en aquest sentit el conveni ha permès una millora notable de les actuacions preventives de seguretat i de la coordinació operativa entre les diferents empreses de serveis".



Aigües de Barcelona

Francisco Javier de Fuentes, director de la zona Barcelona Nord d'Aigües de Barcelona:

"El conveni de coordinació entre Bombers i les companyies de servei ha esdevingut una eina fonamental per a la resolució de les situacions de risc que es puguin donar a Barcelona. Aquest procediment ha comportat el desenvolupament i la modificació dels procediments d'actuació de la companyia, de forma molt encertada. Creiem que s'han de potenciar aquests acords per millorar la nostra eficàcia i la de la resta d'equips que participen en la Protecció Civil".



Endesa

Francisco Javier Ugarte, d'Endesa:

"El conveni de col·laboració amb Bombers de Barcelona ha permès compartir un objectiu solidari per part de les tres companyies de subministrament: la seguretat en les intervencions. Treballar en conjunt millora el coneixement mutu de les instal·lacions i enforteix la idea d'equip, tan bàsica i necessària en actuacions d'emergència. Seria molt interessant que aquest procediment, actualment només vigent a la ciutat de Barcelona, s'estengués a tot l'àmbit de Catalunya per tal de coordinar i refermar l'estructura de seguretat de les intervencions".

matiu, es planteja com evitar que es repeteixi. En la majoria dels casos, l'activació preventiva del conveni facilita el treball de tots, doncs evita l'aparició d'incidències i afavoreix que el subministrament no es vegi afectat.

Accions formatives

La col·laboració entre les companyies de subministrament i Bombers va més enllà de les pròpies intervencions en cas d'emergència. Totes tres companyies s'han mostrat molt interessades en organitzar sessions formatives juntament amb l'SPEIS per tal de reforçar els coneixements tant dels bombers i tècnics de nou accés com de la resta d'efectius. En el cas d'Endesa, s'ha plantejat fer sessions pràctiques d'evacuació de

persones en transformadors subterranis. Gas Natural Fenosa, per la seva part, vol seguir l'exemple de l'elèctrica i dur a terme revisions tècniques acompanyats de personal de l'SPEIS. D'altra banda, també aposta per organitzar visites a estacions de regulació de gran magnitud i per fer sessions informatives sobre elements de risc a la ciutat perquè els efectius coneguin els diversos aparells que es poden trobar amagats, soterrats, en armaris, etc. Aigües de Barcelona també aposta pel coneixement de la xarxa com a mesura preventiva, per tenir una visió conceptual de l'abastiment d'aigua a la ciutat i de les seves singularitats, així com millorar la coordinació operativa. En la mateixa línia, Bombers

"El conveni entre Bombers i les companyies de servei ha esdevingut una eina clau per resoldre les situacions de risc que poden aparèixer en el dia a dia a Barcelona"

ha fet saber a la companyia les incidències amb què s'ha trobat en alguns hidrants i s'ha establert un procediment per tal de poder abastir més cabal per atendre les necessitats dels serveis. 🚒

51 ànimes americanes al Po

En un context de postguerra, quan encara eren vigents el dol i les cartilles de racionament, els joves soldats americans desembarcaven a la Rambla vestits de blanc nuclear i amb les butxaques farcides de dòlars, disposats a buidar-les durant la seva estança a terra ferma. Barcelona va veure com el Gòtic, el Barri Xino i el Born s'omplien en manada d'homes altíssims d'ulls blaus que repartien xiclets entre la canalla, utilitzaven encenedors que mai s'apagaven (*zippo*) i ignoraven les exquisideses de la cuina catalana, demanant sempre bistec, pollastre a l'ast o amanida.

Port de consumisme

Durant aquelles visites, el ritme de Barcelona era frenètic. Només durant la dècada dels 50 es calcula que la Sisena Flota deixava un milió i mig de pessetes a diari als carrers de la ciutat. Eren molts els qui vivien a costa dels americans. Els bars, restaurants i quioscs van establir el sistema de la doble carta de preus, una per als autòctons i l'altra per als marins, i les botigues de records feien l'agost cada cop que un vaixell de l'armada tornava a port americà, com fan ara els turistes a les tendes dels aeroports per tal d'exhaurir les últimes divises sobrants. L'Autoritat Portuària repartia llistats amb les dates d'arribada i el nombre de tripulants dels vaixells americans pels comerços de Ciutat Vella i les comandes als proveïdors es multiplicaven fins a l'infinit. Tot plegat, una

La Sisena Flota Americana va desembarcar a Barcelona a la dècada dels 50. L'any 1977, un terrible accident al Port va acabar amb la vida de 51 marins i la brigada submarinista de Bombers va treballar nit i dia per rescatar-ne els cossos.



Una barcassa de transport de personal com la que utilitzaven els soldats americans per desplaçar-se entre els seus cuirassats i el Port de Barcelona

feita de consumisme que empenyia amb força la paupèrrima economia del país.

La llanxa de la tragèdia

Als anys 70, els joves disposaven de permisos per arribar al vaixell passada la mitjanit i les escenes dels mariners esperant la darrera barcassa de la nit a Colom eren el pa de cada dia a la ciutat. El 17 de gener de 1977, 130 homes l'esperaven. La barcassa que els va recollir, de 17 metres d'es-

lora, va sortir a tota pressa en direcció al vaixell a les 2:15 de la matinada. No hi havia ni manca de visibilitat ni marejada, però el pilot va impactar contra un vaixell mercant. La llanxa va tombar-se i tots els homes van caure a l'aigua gelada. A les 2:30 de la matinada, Bombers rebia una trucada alertant-los que una barcassa de la Sisena Flota havia naufragat.

A contrarellotge

Dels 130 tripulants, en van sobreviure

rt de Barcelona



Un monument situat al Portal de la Pau recorda encara avui als mariners morts en el naufragi del 1977 i als equips que van col·laborar en el seu rescat

Durant els tres intensos dies que es va allargar el rescat, els submarinistes de Bombers va rescatar un total de 25 cossos sense vida a les aigües del Moll de Barcelona

79. Alguns van aconseguir arribar al Moll nedant, guiant-se pels llums de la Rambla, d'altres van ser rescatats pels pescadors que començaven la seva jornada laboral. A les tres de la matinada, els submarinistes de Bombers es tiraven a l'aigua glaçada i observaven que encara hi havia supervivents. En tombar la barca s'havia creat una cambrada d'aire i aquesta era la petita línia que els separava de la mort. L'estat de pànic era evident entre els marins i a la dramàtica situació s'hi afegia la dificultat idiomàtica per efectuar el rescat. El primer bomber en submergir-se va buidar una ampolla d'aire comprimit perquè les víctimes disposessin d'aire fresc alhora que va ajudar a elevar una mica la barca i, amb l'ajut de submarinistes americans, es va rescatar cinc persones amb vida. Les darreres.

Rescat a les palpenes

Degut a les dificultats que implicava treballar de nit, les tasques de rescat dels cossos sense vida es van posposar fins l'endemà. Bombers, el Centre de Recerques i Investigacions Submarines (CRIS), la Marina de Guerra Espanyola i l'Americana van establir una base d'operacions a les portes de l'Estació Marítima. Allà, es va instal·lar un sistema de comunicacions mitjançant una ràdio i dos telèfons que va permetre el contacte permanent entre la Comandància de la Marina, l'Autoritat Portuària, els comandaments de la Sisena Flota i el



Parc Central de Bombers. La recerca de cossos va allargar-se durant tres dies en què cada equip actuava en

una zona de treball delimitada. Els submarinistes de la casa van quedar-se amb la més conflictiva, on es concentrava la majoria de víctimes. La manca de visibilitat dificultava molt les tasques: aigua quieta, poca fondària i enterbolida per la pols que s'aixecava en fer anar les aletes. Així, el rescat dels primers cossos es va dur a terme al tacte. Els granotes es dispersaven pel Moll, feien una circumferència amb les cames i quan tocaven quelcom, ho lligaven i s'hissava per dur-ho a terra. En els dies posteriors, Bombers va establir altres sistemes de recerca basants en la senyalització de punts clau amb boies per pentinar cada racó del fons del Moll, i tot plegat va donar com a resultat un total de 25 cossos rescatats. En record d'aquesta tràgica nit, a tocar de les *Golondrines*, va aixecar-se un monument en memòria dels marins que van perdre la vida i en agraïment als cossos que van col·laborar en el rescat.

Aquesta i moltes altres històries de l'arribada de la Marina Americana a la ciutat les trobaràs al llibre *La Sisena Flota a Barcelona*, de Xavier Theros.

Has sofert un Trastorn per Estrès Postraumàtic?

Els serveis traumàtics poden provocar canvis en l'estat d'ànim i malestar. Uns sentiments que són normals sempre que no superin certs límits. Aquest article et donarà les pautes per saber si un trauma ha derivat en un trastorn que cal tractar.

Un accident, un rescat, un auxili de persona..., recollim eines, arrenquem motors i tornem al parc. Però aquí no s'acaba el servei. És possible que mentre et canvies de roba, seus a sopar o et prepares per a la següent sortida, les imatges et rondin pel cap, els records t'angoixin o t'envaeixi un sentiment de tristesa, sobretot en els casos amb víctimes greus o mortals. És allò que, clínicament, anomenem trauma. Després de viure una situació traumàtica pots patir una sèrie d'alteracions físiques, cognitives i conductuals relacionades amb l'estat d'estrès que has viscut: culpabilitat, confusió, insomni, mal d'estómac, irritabilitat... Aquests símptomes, que poden perllongar-se fins a les quatre setmanes, són considerats normals i habituals, i en si mateixos no impliquen que necessitis ajuda professional.

Símptomes normals després de patir una situació d'estrès

 Psicològics
- Pors, fòbies - Sentiments de malestar - Culpabilitat, vergonya - Tristesa, empenyament, impotència
 Físics
- Confusió, problemes d'atenció, concentració i memòria - Palpitacions - Sudoració, acolorament sobtat - Necessitat contínua d'orinar - Diarrea - Nàusees, vòmits - Tremolor de mans i peus - Hiperventilació - Dolors d'estómac, digestions pesades - Despertar-se sobresaltat i desorientat en temps i espai
 Conductuals
- Cansament sense causa justificada - Inquietud - Irritabilitat - Expressions de queixa constant - Dificultat en mantenir una activitat de manera constant



Com pots combatre aquests símptomes?

- No controlis en excés les teves reaccions. Permete't sentir-te malament i no te n'avergonyeixis.
- Parlar-ne és un dels millors remeis per alleujar tensions.
- Busca companyia, passa temps amb altres persones. No t'aïllis.
- Ajuda altres companys compartint sentiments i escoltant-los.
- Fes exercici físic moderat, alternant-lo amb exercicis de relaxació.
- Ocupa el teu temps. Fes-te un horari que reguli les hores de menjar, fer feina i descansar.
- No prenguis decisions dràstiques. No és el moment.
- Descansa les hores suficients. Si no pots dormir, escriu durant les hores d'insomni.
- Els somnis i els malsons recurrents sobre la situació viscuda són nor-

mals. No intentis combatre'ls. Disminueixen amb el pas del temps i es fan menys dolorosos.

No m'ho puc treure del cap

Si fa més d'un mes que pateixes els símptomes descrits al quadre, has posat en marxa les estratègies descrites i, tot i així, continues sentint-te angoixat i desbordat; o si els símptomes es manifesten d'una manera severa, necessites ajuda professional. En aquests casos, és molt possi-

ble que no hagi pogut gestionar l'estrès derivat de la vivència traumàtica i que hagi esdevingut un Trastorn per Estrès Posttraumàtic (TEP).

Normalment, aquest trastorn apareix dins dels tres mesos posteriors al trauma, però també es donen casos d'inici endarrerit en què els símptomes apareixen passats sis mesos en endavant. En el següent quadre trobaràs els criteris que els professionals fan servir per determinar si es pateix un TEP. 🚑

QÜESTIONARI

Criteris per determinar l'existència d'un trastorn per estrès posttraumàtic:

Has estat exposat a una situació traumàtica en què:

1. Has experimentat, presenciat o t'han explicat una o més situacions caracteritzades per morts o amenaces que afecten a la teua integritat física o a la dels altres.
2. La teua resposta ha estat temor, desesperança o horror intensos.

Revis la situació traumàtica amb persistència a través d'una (o més) de les següents formes:

1. Records recurrents i intrusius (imatges, pensaments, percepcions) que provoquen malestar.
2. Somnis i malsons.
3. Il·lusions, al·lucinacions i episodis de flashback en què tens la sensació que la situació traumàtica està succeint de nou.
4. Sents un malestar intens a nivell psicològic i/o fisiològic en exposar-te a estímuls interns o externs que simbolitzen o recorden algun aspecte de la situació viscuda.

Eixes persistentment qualsevol estímul associat al trauma i et sents embotat en general (manca de reacció), experimentant tres (o més) dels següents símptomes:

1. Eixes pensaments, sentiments o converses sobre la vivència.
2. Eixes activitats, llocs o persones que motiulin records sobre el trauma.
3. Has reduït el teu interès o la teua participació en activitats.
4. Tens una sensació de desafecció respecte les persones que t'envolten.
5. Has restringit la teua vida afectiva i/o de parella.
6. Tens la sensació que davant teu hi ha un futur desolador en tots els àmbits (laboral, familiar, afectiu...).

Tens símptomes (dos o més) d'augment d'activitat que no eren presents abans del trauma:

1. Insomni.
2. Irritabilitat o atacs d'ira.
3. Dificultats per concentrar-te.
4. Hiperuigilància.
5. Respostes exagerades d'ensurt.

Recorda que Bombers disposa d'un servei d'atenció psicològica (PRE-B) al qual pots recórrer, de forma totalment confidencial, sempre que ho necessitis: Tel. 93 248 38 16. Correu: preb@hospitaldelmar.cat.

Aquest article ha estat elaborat amb la col·laboració i la supervisió de la psicòloga Begoña Villoria. Si estàs interessat en ampliar la informació pots consultar els manuals: Intervención psicològica en desastres (J. I. Robles, J. L. Medina) i Asistencia psicològica a víctimas (F. Lorente).

(Salva)Vides a l'asfalt

De la parpalina i la cisalla manuals a la pinça hidràulica més sofisticada han passat 30 anys. L'excarceració ha evolucionat molt, tan a nivell tecnològic com humà. L'individualisme ha deixat pas al treball en equip actual i, evidentment, les coses surten millor.

Saltem enrere en el temps fins a la dècada dels 80. Anys en què no hi havia radars, els límits de velocitat es consideraven orientatius i el cinturó de seguretat estava "per fer bonic". Una dècada durant la qual prop de 10.000 persones van perdre la vida a les carreteres i carrers de Catalunya. "La ciutat ha canviat molt. Quan es van construir les rondes no hi havia mitjaneres ni controls de velocitat, i cada cap de setmana, sense excepció, anàvem a atendre accidents amb víctimes. Era escandalós". Així recorda els seus inicis com a bomber el cap d'àrea Jordi Asín, un dels referents del Cos en matèria d'excarceració, precursor del procediment operatiu que aplica l'SPEIS i president de l'Associació Professional de Rescat en Accidents de Trànsit (APRAT). "Ara, a banda de reduir-se molt el número d'accidents, aquests són de menys gravetat i poques vegades hem d'aplicar el procediment —raona Asín—. Tot i això, hem d'estar perfectament preparats i formats perquè només que hagin de salvar una vida, ja s'ho val".

Seguretat passiva

L'actual concepte de seguretat al volant també té molt a veure en aquest canvi, tal i com explica Lluís López Cuadradas, sergent del torn B de la Zona Franca i integrant d'un dels primers equips d'excarceració que es va crear a Bombers: "La majoria de gent es corda el cinturó i ningú circula sense casc si va en moto. Si reproduïssim un impacte en les



Jordi Asín

Jordi Asín (Barcelona, 1960), va accedir a Bombers l'any 1981. Apassionat de l'excarceració, s'ha dedicat en cos i ànima a promoure-la i millorar-la. Un exemple és el manual de maniobres que va publicar l'any passat, els beneficis del qual es destinen a l'Institut Guttman.

mateixes condicions ara i fa 30 anys, no tindrien res a veure: els vehicles actuals compten amb sistemes de protecció passiva que abans no existien, com la coberta reforçada o els *airbags*". Tanmateix, alguns d'aquests revolucionaris sistemes de seguretat han introduït una dificultat afegida en el treball dels bombers: "Abans sabies com eren els cotxes per dins: tots eren semblants. Ara trobes turismes amb fins a 12 *airbags*, amb estructures més resistents al tall, cotxes amb fins a tres bateries o que les tenen situades a llocs no habituals. Això hi afegeix dificultat perquè si treballes amb la bateria connectada pot disparar-se l'*airbag* i causar danys

"Les primeres eines per excarcar que van entrar a Bombers eren unes pinces separadores i unes cisalles tan petites que les fulles de tall s'encavalcaven"

tant a les víctimes com als bombers", afegeix Asín.

L'evolució tecnològica

De la mateixa manera que han canviat els vehicles, també ho han fet les

eines d'excarceració: "L'any 1981 només teníem una grua, la G-1, per fer aquests serveis. Tres anys més tard, va arribar el primer *Charlie* amb unes pinces separadores i unes cisalles tan petites que les fulles de tall s'encavalaven quan la feies servir", rememora Asín. Més tard, aquestes eines es van substituir per una de sola: la pinça multiús, que tallava i separava. "Per als cotxes de l'època, ja era suficient per obrir una porta i tallar els muntants". Actualment, el Cos disposa d'eines de tot tipus, des de serres de sabre fins a eines hidràuliques. "Amb el que tenim podem donar un bon servei. Però crec que tenim una assignatura pendent amb els camions, un servei que ens trobem sobretot a la Zona Franca per ser l'àrea logística de la ciutat. Són vehicles molt diferents als cotxes i les pràctiques i el procediment no els contemplen", exposa López Cuadradas.

L'escola del carrer

L'evolució tecnològica, però, no va comportar una evolució en matèria for-

mativa i fins l'any 1999 no es va posar sobre la taula la necessitat d'impartir cursos de rescat en accidents de trànsit: "Abans, la formació era el dia a dia. Passaves uns mesos a l'escola i després aprenies en els serveis reals que et toquessin al carrer", recorda Asín. "Avui dia, quan entres al Cos et donen una formació en excarceració bàsica - explica el sergent López Cuadradas-, però jo on realment vaig aprendre tot el que sé sobre rescat en accidents va ser a l'equip que vam muntar per participar als encontres". Gràcies a aquesta iniciativa, Bombers va convertir-se en un referent a tot l'Estat en matèria de

"Amb el que tenim actualment podem donar un bon servei. Però trobo que tenim una assignatura pendent amb l'excarceració de camions"

rescat en accidents de trànsit. "Ara portem uns anys endarrerits i estem perdent nivell, però el recuperarem", reconeix López Cuadradas. "Els encontres són una escola essencial: observes les tècniques i el material d'altres comunitats i països, intercanvies experiències i t'endus a casa allò que pots aplicar al teu Servei per millorar-lo", comenta el cap d'àrea Asín. I, com és lògic "quan et trobes un accident real, te'n surts molt millor", puntualitza el sergent. 🚒

La prova de foc

Jordi Asín

"El treball en equip que tant fomentem en l'excarceració és un concepte bastant nou en aquest tipus de servei, a diferència de la intervenció en incendis. Anys enrere, en un accident de trànsit, el bomber que agafava l'eina es posava a tallar el vehicle i fins que no estava gairebé desmaiada de l'esforç no deixava que un altre company l'agafés. Això ara és impensable. Cadascú té una tasca i treballem en equip per aconseguir un tot".

Lluís López

"De l'1 al 10, formar part d'un equip d'excarceració m'ha aportat un 11. A la formació aprens les maniobres però el sentiment d'equip no te l'ensenya ningú, t'ha de venir a tu de dins. Has de voler formar part d'un tot, ser una peça de l'engranatge i bolcar-te en fer perfecte el teu paper perquè tot funcioni. I això és aplicable a qualsevol servei: accidents, focs, auxiliis... Com més t'impliques amb el teu equip, amb els teus companys, més bé surt el servei. Tots depenen de la teva feina, igual que tu en depens de la seva, i això inevitablement uneix"



Lluís López Cuadradas

Lluís López Cuadradas (Barcelona, 1971), va entrar al Cos l'any 2002, després de tres anys a la *Gene*. Va ser dels primers companys en participar en els equips d'excarceració voluntaris i afirma que això l'ha fet "millor company, millor bomber i millor persona".



Contrarellotge escales amunt

Tres edificis, 75 plantes d'alçada, 25 quilos a les esquenes i el crono corrent. Arriba la tercera edició del Circuit Nacional de Cursa Vertical, una disciplina en què Bombers de Barcelona arrasa a nivell nacional i internacional des de fa vuit anys. La competició, organitzada per l'ACE i Airbox, creix enguany amb una nova etapa a Saragossa. La capital aragonesa va acollir la primera etapa el passat 19 de juny, a l'edifici World Trade Center, de 21 plantes d'alçada, on bombers d'arreu d'Espanya van lluitar aferrissadament per guanyar-se un lloc al podi. Els companys de l'ACE van aconseguir la tercera posició al podi d'equips, per darrera dels companys de la Comunitat de Madrid i de Saragossa, mentre que en la categoria individual, Víctor Dobaño va assolir la sisena plaça i Óscar Romera la desena de la general, i la segona plaça de les seves categories d'edat, amb uns temps de 3'38" i 3'45" respectivament. Cal destacar també la tercera posició aconseguida pel company Jordi

Grau en la categoria Gran Master. Tots els participants van destacar l'alt nivell de la present edició, en què els podis s'estan decidint per pocs segons i inclús per dècimes.

Etapa nocturna

La segona etapa del circuit va tenir lloc el 10 de juliol a la Torre Multiespacio Aqua de València, de 24 plantes d'alçada, repetint l'escenari de la passada edició. En aquest cas, com a novetat, es va incloure un recorregut horitzontal a l'exterior de la Ciutat de les Arts i les Ciències per a la prova open. I per posar-hi el punt i final, l'Hotel Hesperia Tower de l'Hospitalet serà l'escenari de la tercera etapa, el 30 de juliol. Donada la data i per tal de minimitzar els efectes de les temperatures extremes que es podrien assolir en hores de sol, aquesta prova es durà a terme al vespre, amb l'espectacular il·luminació nocturna de la torre de 30 plantes. Tot plegat, un bon entrenament de cara a la cita que tenim el 27 d'agost als Jocs Mundials de Nova York, on els companys de



▲ El proper 30 de juliol, L'Hospitalet acollirà l'etapa de tancament de la tercera edició Circuit Nacional de Cursa Vertical

l'ACE pujaran les 49 plantes de l'edifici 7 del World Trade Center, derruït a causa de l'esfondrament de les torres bessones pels atemptats terroristes de l'11-S i posteriorment reconstruït l'any 2006. 🚒

Els inicis

Donat l'èxit de la primera edició de la Cursa Vertical a l'Hotel Hesperia Tower, i aprofitant la gran afició que va generar aquesta prova, els seus principals impulsors (ACE i AIRBOX) van treballar de valent per crear un circuit nacional. El patrocini d'AIRBOX va ser cabdal en aquell primer projecte i en la següent consolidació. Gràcies a la seva implicació i a la gran qualitat del seu equip humà, va ser possible comptar amb els més de 100 equips ERA de darrera generació necessaris per a la prova, així com gaudir d'una magnífica organització i d'una elevada assistència de participants d'arreu de l'estat.



Campions de mitja triatló a la Costa Brava



Aleix Elias, Jaume Cónsola i Guillermo Castaño van pujar a l'esglaó més alt del podi, coronant-se com a campions en la modalitat de relleus del Campionat de Polícies i Bombers, celebrat el passat 29 de maig dins del marc de la tercera edició de la Half-Challenge Barcelona-Maresme. Els companys van superar 1.900 metres per mar, 90 quilòmetres sobre dues rodes i 21 quilòmetres de cursa a peu recorrent els pobles mariners de la Costa Brava. A la prova per a cossos de seguretat van participar-hi uns 150 companys d'arreu d'Europa, i més d'un miler d'atletes van fer-ho a la prova general. Si et vas perdre la cita o et vas quedar amb ganes de més, el 2 d'octubre tindrà lloc la triatló completa. Més informació a www.challenge-barcelona.es. 🚒

Calendari sota l'aigua

La secció d'Activitats Subaquàtiques de l'ACE té un calendari ben farcit d'activitats per als propers mesos. Apunta't a conèixer el litoral català des d'una nova perspectiva i coneix tota la flora i la fauna que amaga el fons marí. Pots informar-te a sasbombers@hotmail.com. 🚒

JULIOL: La Mar Menuda, Tossa de Mar
AGOST: Illes Medes
SETEMBRE: Llafranc, Palafrugell
OCTUBRE: Aiguafreda, Begur
NOVEMBRE: Enderoc, Sant Feliu de Guíxols
DESEMBRE: Comiat de l'any amb cava subaquàtic

Campionat d'Espanya de BTT

La tercera edició del Campionat d'Espanya de BTT per a policies i bombers ja està en marxa. L'esdeveniment tindrà lloc el proper 1 d'octubre a Montjuïc, emmarcat dins del festival Sports Outdoor Experience, en què es podrà gaudir de multitud d'activitats gratuïtes relacionades amb l'esport a l'aire lliure. No et perdís aquesta oportunitat per gaudir de l'esport *outdoor*. Més informació a bttpolyb@gmail.com. 🚒



▲ Marc Coll i Àlvar Méndez van guanyar la plata a la categoria elit de l'Open Raid X-Races que va tenir lloc a Vandellòs el passat 11 de juny. Els companys van completar un circuit de 45 quilòmetres format per diferents modalitats: 21 km de BTT, 2 km d'orientació urbana, 22 km de trekking, 45 m de ràpel i 150 m de natació, en 7 hores i 25 minuts.





Les Olimpíades ja són aquí!

Nova York ja està a punt per rebre els milers de companys d'arreu del món que s'hi desplaçaran el proper 26 d'agost per competir en 69 modalitats esportives i commemorar el desè aniversari de l'atemptat terrorista contra les Torres Bessones



"Record i Gratitude", aquest és el lema dels Jocs Mundials de Polícies i Bombers que se celebraran del 26 d'agost al 5 de setembre. Record per les víctimes dels atemptats terroristes de l'11 de setembre, que van sumar gairebé 3.000 persones, 343 de les quals eren bombers, i gratitud pel suport internacional que va rebre la ciutat. Durant els 10 dies que s'allargaran els Jocs, els participants gaudiran d'una completa oferta d'activitats a banda de

la competició en les modalitats escollides. A més, se celebraran cerimònies d'obertura i de clausura, una vigília amb espelmes en memòria dels caiguts a l'11S i una cerimònia en què els amfitrions agrairan el suport internacional rebut en els moments més difícils de la seva història. A les nits hi haurà entreteniment al *village* dels atletes, i els familiars i acompanyants podran participar en les nombroses activitats organitzades al voltant d'aquest gran esdeveniment esportiu.

*Força i ànims a tots els companys i companyes que participaran als Jocs!
Esperem les vostres fotografies i cròniques a:
fahrenheit451@bcn.cat*

Les mascotes dels WPFG



Als Estats Units, la conjugació d'esport i competició per equips sempre té un element comú: la mascota. Els World Police & Fire Games (WPFG) de Nova York no són una excepció i a falta d'una, n'han creat tres. Siren, PAL i Rescue, un camió de bombers, un vehicle patrulla de policia i un tanc de rescat de la policia portuària, respectivament. Les seves versions en peluix són una bona opció per portar de record als més petits de la casa.

Als Estats Units, la conjugació d'esport i competició per equips sempre té un element comú: la mascota. Els World Police & Fire Games (WPFG) de Nova York no són una excepció i a falta d'una, n'han creat tres. Siren, PAL i Rescue, un camió de bombers, un vehicle patrulla de policia i un tanc de rescat de la policia portuària, respectivament. Les seves versions en peluix són una bona opció per portar de record als més petits de la casa.



26 anys d'història

1985 • San José, USA
1987 • San Diego, USA
1989 • Vancouver, Canadà
1991 • Memphis, USA
1993 • Colorado Springs, USA
1995 • Melbourne, Austràlia
1997 • Calgary, Canadà
1999 • Estocolm, Suècia

2001 • Indianàpolis, USA
2003 • Barcelona, Espanya
2005 • Quebec, Canadà
2007 • Adelaide, Austràlia
2009 • British Columbia, Canadà
2011 • Nova York, USA
2013 • Belfast, Irlanda del Nord
2015 • Fairfax, USA



Sabies què... ?

L'Empire State té 1.575 esglaons, des de la planta baixa fins a la 86. L'australià Paul Crake va batre el rècord d'ascens l'any 2003, amb un temps de 9 minuts i 33 segons.

Broadway és l'avinguda més llarga de Nova York, amb una longitud de 33 quilòmetres. El seu nom deriva de l'holandès "breedewegh", que significa camí ample.

Per construir el World Trade Center van ser necessaris 330.000 metres cúbics de formigó, quantitat suficient com per cobrir una autopista que unís la Terra amb la Lluna.

Els departaments de policia i bombers de Nova York disposen de cossos especials dedicats a l'assessorament i participació als rodatges de pel·lícules i sèries de televisió.

Els taxis de Nova York són grocs perquè el fundador de la companyia, John Hertz, va llegir un estudi de la Universitat de Chicago que indicava que el groc és el color més fàcil de dividir.

Els WPFG en xifres



10 dies
15.000 competidors
7.500 voluntaris
69 modalitats esportives
70 països representats
1 milió de visitants



Fins a 18 bombers van intervenir en l'incendi d'una grua portacontenidors al Port de Barcelona, el passat 15 d'abril. Els efectius van extingir-lo mitjançant una línia de 45 mm de CAF. Foto: Eduardo Juan

A Barcelona,
de nit, abaixa el
VOLUM



**Barcelona
pel Medi
Ambient**



Ajuntament de Barcelona

www.bcn.cat/mediambient