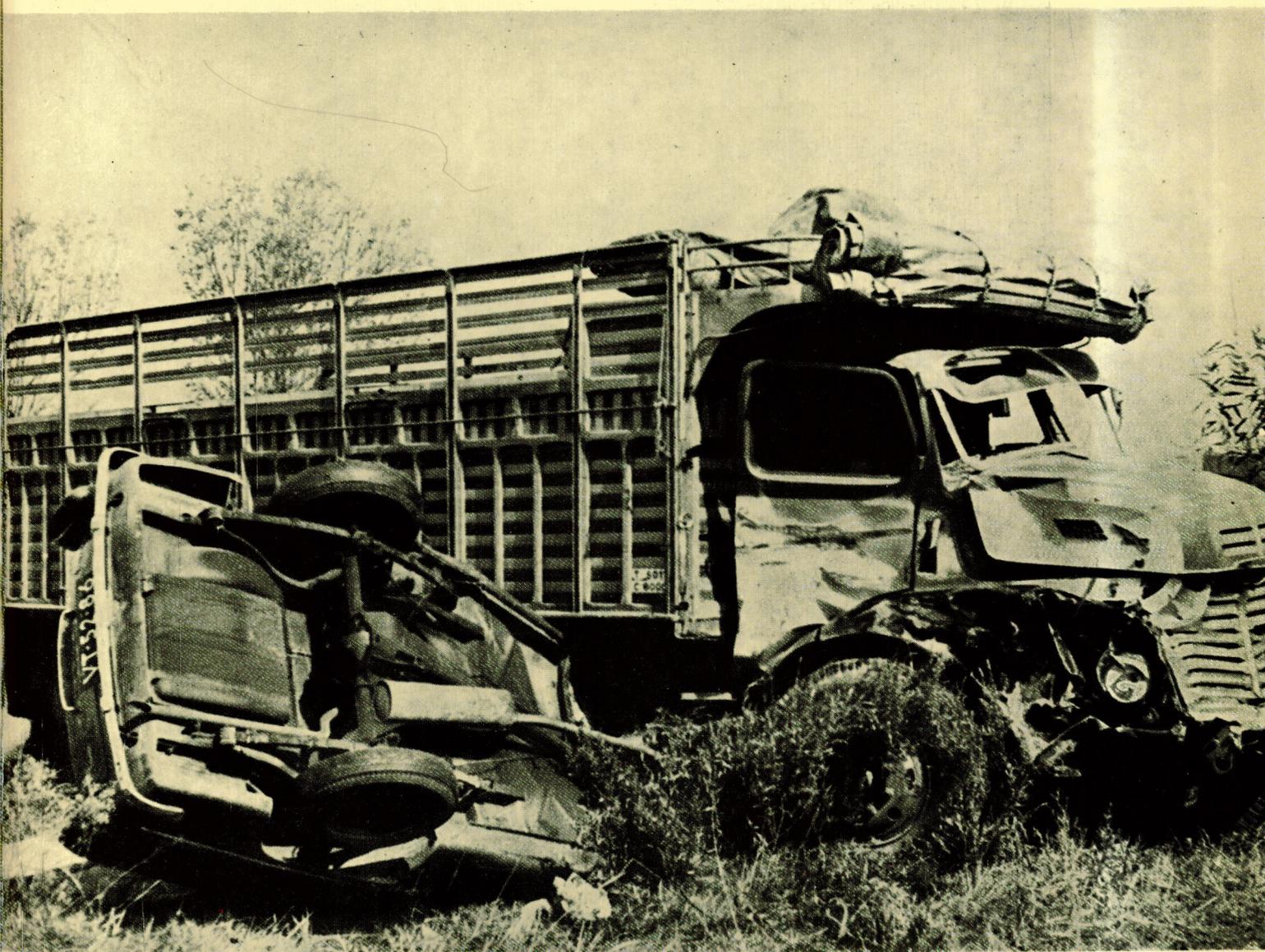




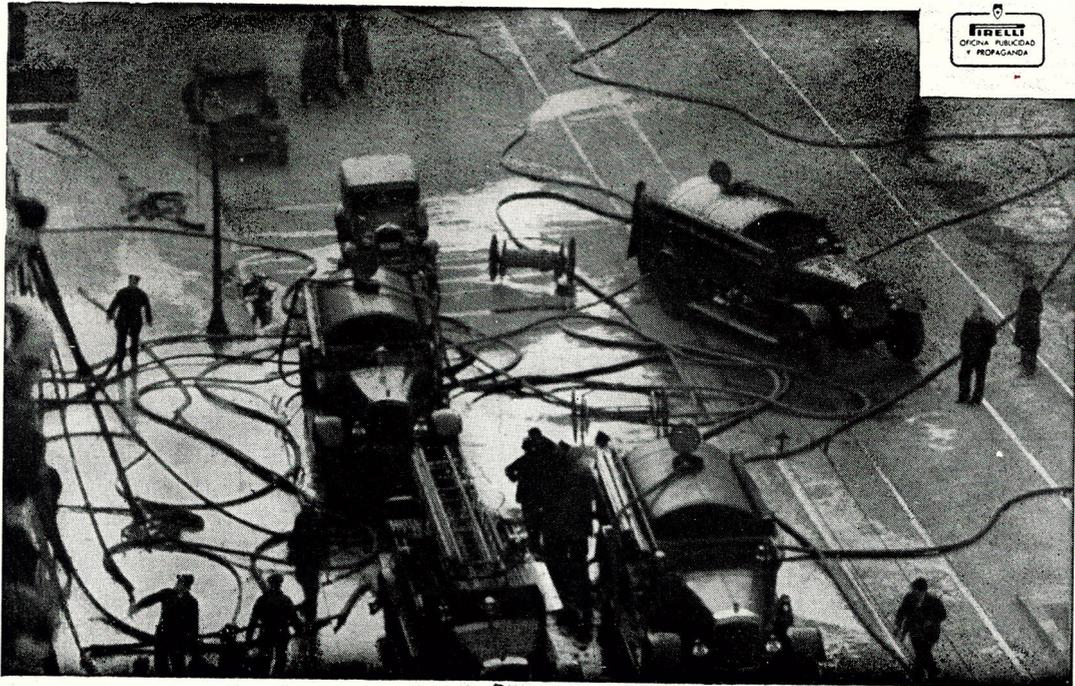
AGRUPACION CULTURAL Y DEPORTIVA
DEL CUERPO DE BOMBEROS DE BARCELONA

¡ALARMA!



TRÁGICO ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN

N.º 10
OCTUBRE
1958



PIRELLI
OFICINA PUBLICIDAD
Y PROPAGANDA

Manguera  **PIRELLI**
contra incendios

Tipos especiales con o sin
tubo de goma interior

Los servicios contra incendios
equipados con nuestras mangueras,
son eficaces y seguros siempre



PIRELLI



C. A. I. S. A.

CUEROS Y ACCESORIOS INDUSTRIALES, S. A.
Calle Caspe, 91 - BARCELONA - Teléfonos 251959 - 261168

DISTRIBUIDORES PARA CATALUÑA Y BALEARES
DE **MANUFACTURAS CUERO TOSAS, S. A.**
FABRICAS EN BLANES (GERONA)

CENTROS DE DISTRIBUCION:
VICH: Rambla del Carmen, 31 - Tel. 1913
MANRESA: P.º Pedro III, 9 - Teléf. 2417

CORREAS DE CUERO
TACOS, TIRATACOS,
POLEAS Y ACCESORIOS
PARA LA INDUSTRIA TEXTIL

TRANSPORTES GERPOSA

Cargas completas para toda España

CASA CENTRAL:
LEALTAD, 5 - Tels. 27240 - 27245
Y 27246
SANTANDER

DIPUTACION, 452
Tels. 26 44 42 y 25 89 70
BARCELONA

Talleres Watt

JUAN COMAJUNCOSAS
SERVICIO ELECTRICO DEL AUTOMOVIL
RADIO Y BOBINAJES

Córcega, 298 - Teléf. 27 62 28
(entre Paseo de Gracia y Rambla Cataluña) **BARCELONA**

SANUY, ROSELL Y GRANELL

VIDRIOS Y CRISTALES

FABRICA DE ESPEJOS BISELADOS Y LISOS
ALMACENISTAS DE LUNA PULIDA CRISTAÑOLA

Código Rudolf Mosse 1926
Teléfono 23 32 28

OFICINAS, ALMACENES Y
TALLERES:
BARCELONA (15) **Floridablanca, 57**

COJINETES DE BOLAS Y RODILLOS

LUIS JORDÁ

BOLAS DE ACERO - BRONCE
Y ACERO INOXIDABLE

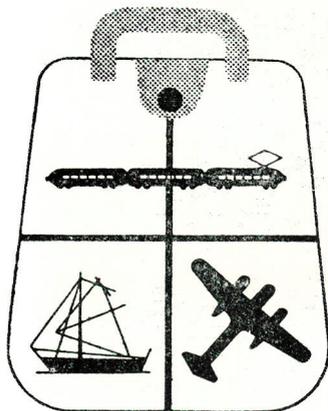
Provenza, 236
Tels. 37 45 10 - 27 46 91 **BARCELONA (7)**

SERVICIO

BORGWARD

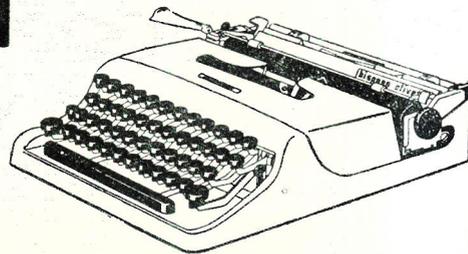
BARCELONA

VILLARROEL, 190 - BARCELONA
TELEFONO 30 63 08



hispano olivetti

*Con la portátil Pluma 22
que siempre les acompañará,
escriban las palabras
que les unen
al mundo de los amigos
y al del trabajo.*



Pluma 22

Consulten las condiciones de venta

Rambla de Cataluña, 7 - **BARCELONA** - Teléfono 31 26 07

JOSE GRAU

BARCELONA

REPRODUCCIONES FOTOMECAICAS



TARDIU

ARIBAU, 112 - TELS. 30 38 42, 39 66 40 - BARCELONA

PUPILAJES ENGRASE
LAVADOS GASOLINA REPARACIONES

GARAGE CATEDRAL

SERVICIO PERMANENTE

CALLE SACRISTANS
(Detrás Hotel Colón) TELEFONO 31 28 27 **BARCELONA**

CHOCOLATES

JAIME BOIX, S. A.

Carreras Candi, 25 Teléfono 30 99 06

BARCELONA

S. G. A. B.

METALQUI

TALLER DE CEMENTACION - TEMPLE
REVENIDO - RECOCIDO - BONIFICADO - ETC.
ANALISIS - DUREZAS - VERIFICACIONES

J. VENTURA FALGÁ TELEFONO 287609
EL CAIRO, 4 (junto Av. Rep. Argentina) **BARCELONA (S. G.)**

COMPOSICION MECANICA DE

VDA. P. GARCIA

MUNTANER, 42, interior - TELEFONO 23 23 96

BARCELONA

ELECTRO AUTO - MOTO

"FERMING"

P. FERNANDEZ MINGUELLA

Sepúlveda, 153 bis y 155 - BARCELONA - Teléfono 242720

¡ALARMA!

PREVENCIÓN

EXTINCIÓN

SALVAMENTO

Año XII
3.ª Epoca

Núm. 10
Octubre 1958

AGRUPACIÓN CULTURAL Y DEPORTIVA DEL CUERPO DE BOMBEROS DE BARCELONA

PROVENZA, 178 BARCELONA TELÉF. 30 30 30

DEPOSITO LEGAL. B. 2110. - 1958

EDITORIAL

Van llegando cartas de diferentes puntos de la nación de adhesión a la idea de formar una FEDERACION NACIONAL DE BOMBEROS DE ESPAÑA. En este número publicamos algunas de ellas y todas coinciden en la gran necesidad que tenemos los bomberos españoles de organizarnos, a fin de conseguir una eficaz protección contra el fuego en nuestro país. Los bomberos de Barcelona, al lanzarnos a esta empresa, sabíamos que todos responderían a nuestra llamada, puesto que todos, quien más quien menos, los que profesamos este honroso oficio, nos duele en el alma el actual estado de cosas. Ha sonado, pues, la hora de que se oigan nuestras peticiones y se nos atienda para el bien general. Ha llegado el momento de que pidamos se conceda el material adecuado a aquellos numerosos Cuerpos de Bomberos que no lo poseen para que aquellos abnegados hombres no lloren de rabia al ver que el incendio les puede; hemos de solicitar que se creen Cuerpos de Bomberos debidamente dotados en todas las localidades para que velen no sólo para las industrias, sino para las riquezas forestales y artísticas; de que se dicten normas para la prevención de los incendios y que los Jefes de Bomberos tengan la suficiente autoridad para hacerlas cumplir; de que a través de la prensa y de la radio se instruya a los ciudadanos del comportamiento a observar durante cualquier emergencia; de que se creen escuelas de formación y capacitación para los bomberos; de que se organicen Congresos técnicos donde cada uno exponga su experiencia; de que se acuda a los Congresos y competiciones internacionales donde se exponen las enseñanzas y experiencias de los profesionales de todos los países; de que organicen competiciones profesionales y deportivas para divulgar la cultura física entre los bomberos y de que se garantice una debida protección a los deudos de todos los bomberos profesionales y voluntarios. En fin, toda esta serie de peticiones justas que, tendiendo a mejorar toda esta Organización, servirán para que nuestra labor sea más eficaz y de esta manera quedará más garantizada la seguridad de todos los bienes de España.

SUMARIO

	Pág.
Editorial...	5
¡No pierda la cabeza!	7
S.O.S.	11
Artistas y bomberos	13
Deporte	15
Gráficos del Festival de Radio Barcelona...	17
Campaña pro Federación de Bomberos de España...	18
Dispositivos de socorro del aeropuerto moderno...	20
Noticario local...	32
Servicios prestados...	33

VAPRESA

Prefabricados para la Construcción

PROVENZA, 275, 2.º, 3.ª,
(Esquina Vía Layetana)

TEL. 28 95 41
BARCELONA

IGODA, S. A.

Paseo de Pujadas, 9 y 13

BARCELONA

SEDAS, LANAS, ALGODONES
GENEROS DE PUNTO, CONFECCIONES

TEJIDOS IRIS

VILLARROEL, 161 - TEL. 30 49 13

SUCURSAL:

PADILLA, 273 - TEL. 36 38 71

BARCELONA

Leche Condensada Marcas RAM Y CASTILLO
Productos Esterilizados RAM

LA LACTARIA ESPAÑOLA, S. A.

CASA CENTRAL Y FABRICA:

Teléfono, 9

Vidreras (Gerona)

Estación F. C. Sils

Sucursal:

Paseo del Triunfo, 9 y 11

Tels. 25 05 24 y 26 41 84

Barcelona

MAQUIMARMOL, S. A.

MAQUINARIA ELECTRO-MECANICA PARA LA INDUSTRIA
DEL MARMOL, PIEDRA ARTIFICIAL Y SIMILARES

Despacho y Oficinas:

Vía Augusta, 147

Teléfono 28 87 87

BARCELONA

Mercancías:

Tavern, 40

CORTINAS Y GIBERT, Sdad. Ltda.

CARPINTERIA - EBANISTERIA

Calle Mallorca, 205

Teléfono 30 39 17

BARCELONA

FRIGO es un helado...

...pero no todos los helados son

FRIGO

AUTO MECANICA

A. García Carrillo

REPARACION MECANICA DE AUTOMOVILES
TRABAJOS DE TORNO EN SERIE

DOS DE MAYO, 264-66,
INTERIOR, 7

TEL. 35 69 75
BARCELONA

¡NO PIERDA LA CABEZA!

Por MURRAY T. PRINGLE



En un apacible día del invierno del año pasado, dos obreros que se hallaban trabajando en el vigésimo primer piso de un edificio de la ciudad de Nueva York se cayeron en el pozo del ascensor. Uno de ellos, en una proeza digna de un acróbata, se puso a salvo en el acto. El otro siguió cayendo unos instantes más, pero logró aminorar la violencia del descenso y llegar lentamente hasta la planta baja, saliendo casi ileso del accidente.

Se trataba de William Vessiliades, de treinta y cinco años de edad, y Donald McKeon, de 23, que se hallaban instalando cables en el pozo del ascensor de un edificio en construcción. De pronto, uno de los cables latigó con extraordinaria fuerza y lanzó a Vessiliades contra McKeon, dando como resultado que ambos obreros cayeran en el pozo.

McKeon se aferró inmediatamente a un cable fijo, descendió por él unos cuantos metros y se impulsó con cuidado hasta el piso más cercano. La caída de Vessiliades, en cambio, continuó por varios metros más, hasta que logró cogerse con la pierna en uno de los cables y aminorar así la violencia del descenso. Luego se asió con ambas manos de otro cable y pudo bajar con cuidado hasta el fondo.

Esto podría atribuirse a un milagro; pero se debe tan sólo a la virtud de pensar y actuar con rapidez.

En Chicago, Jerry Rubert, de veinticinco años de edad, uno de los socios de un puesto de gasolina, tuvo la mala suerte de que tres hombres le asaltaran a mano armada su establecimiento. Después de quitarle la cartera y sacar todo el dinero de la caja registradora, los malhechores encerraron a su víctima en el reservado. A través de la puerta de vidrio escarado, Jerry escuchaba a los hombres, que se disponían a retirarse.

«Nos ha visto bien — dijo uno de los pistoleros —, y podría identificarnos después. Lo mejor sería eliminarlo.»

«Claro que sí, no esperes un segundo más», repuso otra voz.

El corazón de Jerry Rubert latió con violencia al ver sobre el vidrio la sombra de un individuo que se acercaba cautelosamente, y sus ojos buscaron un refugio en los estrechos confines del recinto en que se hallaba.

LA PUERTA ACRIBILLADA A BALAZOS

Un instante después, tres disparos atravesaron el vidrio, y los ladrones huyeron. Sin embargo, cuando llegó la policía, el propietario del puesto de gasolina estaba ileso. El pensar con rapidez había dado otra vez sus frutos. Jerry Rubert se había encaramado sobre el lavabo una fracción de segundo antes de que el asaltante comenzara a disparar. La policía dijo que habría muerto si no hubiera procedido en esta forma.

El haber pensado velozmente le había salvado la vida. ¿Podría usted pensar y actuar con tal presteza en caso necesario? Tal vez su vida misma, o la de un ser querido, dependa algún día de su facultad de tomar decisiones inteligentes en la fracción de un segundo.

Diariamente, los periódicos publican historias de personas que se vieron ante un peligro inminente, y, debido a que no tomaron oportunamente la debida decisión, perecieron o no pudieron evitar que otra persona muriera o resultara herida de gravedad. Por ejemplo, un hombre pierde el control de su

automóvil, irrumpe en la acera, y mata a tres niños que regresan a su casa de la escuela. En otra ocasión se produce un incendio en un segundo piso, y un ama de casa, enloquecida, salta por una ventana y resulta gravemente herida.

Muchas tragedias de esta naturaleza podrían haberse evitado. Los psicólogos opinan que cualquier persona de mediana inteligencia puede adiestrarse a fin de actuar con eficiencia y rapidez en un momento crítico. Y, en la vida moderna, la rapidez de pensar ofrece múltiples recompensas. Por supuesto, la más valiosa es la de salvarse uno mismo de un peligro, o hallarse presente cuando otras personas se ven ante una grave situación y ser capaz de ayudarlos mediante una decisión oportuna.

Hay que estar preparado. De acuerdo con el Dr. Herbert Stack, director del Centro de Seguridad, de la Universidad de Nueva York, ésa es la clave para actuar con inteligencia en momentos álgidos.

«Prepárese usted ahora mismo, para el momento que surja una adversidad», es lo que aconseja el Dr. Stack. «El esperar hasta el instante en que se vea uno cara a cara con la fatalidad tal vez sea suicida. Imagínese usted mismo, o a uno de sus familiares en peligro, y decida lo que debe hacer para sortearlo.»

En esta forma, indica el Dr. Stack, está usted armado mentalmente de las «decisiones convenientes», y si alguna vez ocurre que alguno de los peligros previstos se hace tangible, podrá actuar casi automáticamente y aplicar la medida más oportuna en el momento decisivo.

Esto fué lo que ocurrió, tanto en el caso de los obreros que trabajaban en el pozo del ascensor como en el incidente ocurrido con el propietario del puesto de gasolina.

«Siempre que vamos a emprender un trabajo — explica Donald McKeon, uno de los instaladores de cables — hacemos una anotación mental de dónde podemos cogernos en caso de que ocurra un accidente. Es por eso que, al verme lanzado

al vacío, tenía en mente los cables, y me aferré a ellos en mi caída.»

Y, por su parte, Jerry Rubert explica: «Había pensado con frecuencia sobre lo que haría en caso de ser asaltado. Ahora lo sé.»

Estos hombres salieron airoso de sus terribles pruebas por el hecho de que estaban, como lo sugiere el Dr. Stack, mentalmente preparados con las «decisiones adecuadas».

PERCANCES COTIDIANOS

No es probable que usted se vea frente a una experiencia como la de Jerry Rubert; pero existen ciertos peligros que asaltan a miles de personas todos los años. Cierta vez, se solicitó a un grupo de eminentes doctores y psicólogos, que se habían reunido para discutir cuestiones de esta índole, que enumerasen los peligros más comunes que acechan a la persona corriente. A continuación, los damos a conocer, acompañados de algunas indicaciones sobre la forma de proceder.

Los escapes de gas y las explosiones resultantes han causado la muerte o han herido de gravedad a miles de personas. Leemos frecuentemente en los diarios que una persona, al percibir el olor de gas, baja al sótano para ver, con ayuda de un fósforo, el punto de escape. Son individuos que pierden todo sentido de prudencia debido al temor o impaciencia, y provocan ellos mismos un accidente.

La Asociación de Gas de los EE. UU. da los siguientes consejos que sería conveniente anotar en el archivo mental de las decisiones tomadas de antemano.

1. A la primera indicación de que existe una alta concentración de gas, salga de casa con toda su familia. Luego, llame por teléfono a la compañía de gas, o al departamento de la policía, para lo cual debe usar un teléfono público, o el del vecino.

2. Si cree que el punto donde existe un escape de gas se halla en la casa de un vecino, no trate de investigar tocando el timbre de la casa, encendiendo el interruptor de la luz, prendiendo un fósforo, y ni siquiera con ayuda de una linterna de mano. Cualquiera de estas acciones podría iniciar una explosión, como lo prueban los muchos accidentes ocurridos.

Si piensa salir de casa después de comer —ya se trate de ir al cine, a una reunión política, o a un club—, vaya preparado. Nunca se puede estar seguro cuando va a estallar el pánico colectivo, y lo que empezó siendo una noche placentera, puede transformarse inesperadamente en una catástrofe. ¿Quién no recuerda el desastroso incendio del Coconut Grove, en Boston? Fué el pánico más que nada lo que causó la muerte de 491 personas. Los únicos concurrentes que no perecieron fueron aquellos que conservaron la serenidad, lo cual les permitió, además, contribuir a que otros se salvaran. Tenemos, por ejemplo, el caso del joven del coro, que se dió cuenta inmediatamente de que el lugar más seguro del cabaret envuelto en llamas tenía que ser la cámara refrigeradora del sótano. Por lo tanto, condujo allí a doce clientes y aseguró las barras de hierro de la puerta. El grupo permaneció allí hasta que apagaron el incendio.

El pánico es un aniquilador de muchedumbres. Pero de acuerdo con el Dr. Walter Cutter, de la Universidad de Nueva York, y una autoridad en el asunto, puede evitarse que se propague. Como resultado del análisis que ha hecho el Dr. Cutter de muchísimos casos de pánico colectivo, ocurridos en diversas partes del mundo, ha establecido cuatro normas, que

toda persona debe tener grabadas en la mente cuando va a un lugar de diversión:

Dirección. En todo pánico colectivo, una persona debe hacerse cargo de la situación. Siempre se presenta el «momento oportuno» que si se aprovecha de modo eficaz y sin tardanza, puede detener el proceso de una ola de pánico, y evitar las tragedias consiguientes.

Distracción. Es necesario desviar la conciencia colectiva del factor que motiva el pánico. Por ejemplo, en un teatro donde la gente comienza a abandonar enloquecidamente el local, puede conseguirse tal cosa haciendo tocar una pieza favorita. La música tiene la virtud de devolver la calma en momentos de crisis emocionales. En una sala oscura se puede evitar que estalle el pánico con sólo encender las luces para que todos vean que no hay nada inusitado. La imaginación se agiganta en la obscuridad y teje fantásticas quimeras, pues se alimenta con los temores que suscita lo invisible e incierto.

Normalidad. Debe hacerse algo que suscite reacciones normales. En las muchedumbres existe la temible tendencia de que se imponga la ley de la selva. Es posible que cada uno vea en los demás el odiado obstáculo, que se opone a su propia seguridad y salvación, y entonces recurran todos a los actos más violentos para ponerse a salvo. Es una anarquía corrosiva que destruye los principios más elementales. Lo que se requiere es crear un elemento de unión, pues en la unión hay fuerza y seguridad. Para lograr tal cosa, habría que establecer un lazo común. Se ha conseguido esto, muchas veces, tocando el himno nacional.

Deben sacarse las personas presas de pánico. En condiciones de peligro general, hay ciertas personas que se dejan dominar por el terror y pierden toda cordura. Este pánico individual puede tornarse colectivo. Todo lo que se necesita para que se generalice es que una mujer aterrorizada se ponga a gritar, o que un hombre pierda el dominio personal. Las personas que se hallan en este estado deben ser apartadas del resto, antes de que el terror se haga general. Si se resistieran, sería justificado privarlos del conocimiento, ya se trate de un hombre o de una mujer.

No hay nada más propenso a crear situaciones que pongan al individuo al borde de la cordura que el manejar un automóvil. La mayor parte de los automovilistas se ven a diario frente a situaciones peligrosas, pero felizmente las solucionan satisfactoriamente. Los que no lo consiguen son los que aparecen en las noticias sobre accidentes que leemos en los diarios. Mencionamos a continuación cuatro de los percances más comunes que surgen al manejar un vehículo, como también las respectivas «decisiones preparadas».

1. Cuando se sufre una patinada al salvar una curva, lo natural es que la persona que conduce aplique los frenos y mueva el volante en dirección opuesta al sentido de la patinada. Pues esto es lo peor que puede hacerse, y, por lo tanto, trate de grabar en su mente la acción contraria. Lo que debe usted hacer es dejar el embrague conectado y maniobrar el vehículo en la dirección del deslizamiento.

2. Si marcha por una carretera de dos pistas, y un automóvil se aproxima en sentido contrario, mientras la persona que marcha detrás de usted está tratando de pasar, se halla usted ante el dilema de disminuir la velocidad o acelerar. ¿Cómo decidir lo que debe hacerse? Si tiene la seguridad de que el automóvil que va detrás va a pasar, disminuya la velocidad y facilite su pasada. Pero si todavía no se halla a su lado, y el auto que viene en dirección contraria avanza velozmente, lo más discreto es acelerar.

3. Si los frenos fallan al descender una pendiente, y pier-

CERVANTES, S. A.

COMPANÍA ESPAÑOLA DE SEGUROS

Vida - Incendios - Transportes - R. C. - Automóviles - Robo - Accidentes Individuales y del Trabajo

Sucursal de Cataluña: BARCELONA, Ronda Universidad, 35 - Teléfono 22 64 87

de el gobierno del auto, aplique el freno de mano cambie a segunda y desvíese hacia un lado del camino.

4. ¿Qué debe hacerse si el auto comienza a resbalar por una pendiente cubierta de hielo? En vez de usar los frenos, bombee el pedal con presiones leves, y cambie a segunda. Si fuera posible, deje el embrague conectado y dirija el auto hacia un lado del camino. De este modo se evita que el auto al deslizarse patine de costado.

EXPERIENCIAS DE INCENDIOS

Una de las catástrofes más terribles en que podemos vernos envueltos y que por desgracia es bastante común, es el incendio. En mayor grado que en cualquier otra situación difícil, su preparación psicológica puede decidir los resultados, y tal vez su vida misma. Dos incendios que constituyen ejemplos clásicos son los que se produjeron hace doce años, con un intervalo de dos semanas, entre uno y otro.

El 7 de diciembre de 1946, el Hotel Winecuff, en Atlanta, Georgia, fué pasto de las llamas. Desafortunadamente, la mayor parte de los hombres y mujeres que se hallaban allí perdieron la cabeza, y el resultado fué un saldo trágico de 119 víctimas.

Seis semanas después estalló un incendio en el Terre Haute House, en Terre Haute, Indiana. Pero, en este caso, todos procedieron con gran tino. La razón que explica el acertado comportamiento de las víctimas del segundo incendio fué el hecho que el desastre del Hotel Winecuff estaba fresco en las mentes de toda la población de los EE. UU. El horror de la tragedia había hecho que todos se hallaran en un estado de preparación psicológica que les permitiría actuar de modo constructivo en una situación semejante.

Cuando se descubrió que se había iniciado un incendio, la operadora del teléfono notificó inmediatamente a la compañía de bomberos de Terre Haute, y a continuación despertó a los huéspedes. No hubo pánico. Nadie abrió la puerta de su cuarto, lo cual habría provocado la succión de las llamas al interior de ellos, y la formación de corrientes de succión que habrían propagado el fuego por todo el edificio. Lo que hicieron fué permanecer en sus cuartos, poner sábanas húmedas en los resquicios de las puertas, para evitar la entrada del humo, y abrieron las ventanas para recibir todo el viento que fuera posible, permaneciendo cerca de ellas en espera de socorro. Como resultado de la preparación psicológica en que se encontraban, ninguno de los huéspedes sufrió lesión alguna.

Estos son los puntos que hay que recordar en caso de incendio:

Si el fuego no ha adquirido proporciones de peligro, llame a la compañía de bomberos, y luego vea lo que puede hacer usted mismo para extinguirlo.

Si ve que es demasiado grande para intentar apagarlo, haga que todos salgan de la casa.

SIMPLES REGLAS PARA CONSERVAR LA VIDA

Si a causa de las llamas no pudiera abandonar la casa, permanezca en su cuarto. Mantenga la puerta cerrada, y, si es posible, coloque sábanas húmedas en los resquicios. Por regla general, una puerta cerrada puede evitar, por más de veinte minutos, que las llamas se propaguen dentro del cuarto. Abra las ventanas para que circule el aire y espere ayuda

junto a una de las ventanas. Trate de conservar la calma, a fin de evitar que el pánico le induzca a tirarse por la ventana, a menos que haya una red extendida, o que se haya instalado un medio de protección.

Como usted ve, no es difícil recordar estos puntos, y, sin embargo, pueden salvarle la vida.

Sólo hemos mencionado unos cuantos de los centenares de casos que, en cualquier momento, pueden poner en peligro nuestras vidas. ¿Cuál es la mejor forma de prepararse para afrontar con éxito situaciones inesperadas? El Dr. Stack declara lo siguiente:

«El conservar la ecuanimidad es el factor más valioso para encarar y salir airoso de cualquier percance, sea cual sea su índole, o importancia. Las personas serenas y ecuanimes serán siempre las mejor dotadas para afrontar una situación grave. El individuo realmente preparado es el que tiene el hábito de gobernar sus emociones. Desafortunadamente, esto no se puede conseguir de la noche a la mañana. Es cuestión de tiempo y también de largo adiestramiento».

Regla núm. 1

El dominio personal sólo se consigue mediante una larga y constante disciplina. Cueste lo que cueste, toda persona debería esforzarse en cultivar esa virtud. Sólo es posible pensar de modo constructivo cuando se logra conservar la ecuanimidad. Por lo tanto, la Regla núm. 1 para pensar con rapidez, es mantenerse sereno, pase lo que pase. Si está usted herido, y permite que el miedo socave todas sus resistencias, el dolor que siente se tornará insufrible, y la propia conciencia del dolor sentido le impedirá descubrir el modo de salir de la mala situación en que se halla. Un buen ejemplo de lo dicho es un incidente en que se vió envuelto Charles Williams, ganadero australiano.

Williams se hallaba en un rancho, sentado junto a una fogata, cuando de pronto surgió una culebra y lo picó. Se trataba de una naja, cuya picadura significa la muerte en unos cuantos minutos, a menos que se haga algo de inmediato. Tan pronto como sintió la picadura, Williams se puso de pie y retrocedió tambaleándose. No tenía cuchillo para hacerse una incisión en la picadura, y se encontraba solo. El pánico comenzó a embargarlo y a obscurecer su mente.

RAPIDA, S. A.



Teléf. 22 64 30
A viñó, 9

Vía Layetana, 37
Teléf. 22 00 32

BARCELONA



MUTUA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DE BARCELONA

SEGUROS DE INCENDIOS
FUNDADA EN 1926

Lauria, 42 - (Edificio de Propiedad) - Teléfono 22 44 90 - BARCELONA

SE DA UN TIRO PARA SALVARSE

Con la misma velocidad que había surgido, la ola momentánea de pánico desapareció, y Williams volvió a sentirse en perfecta posesión de sus emociones. «Calma, calma — se dijo a sí mismo —, conserva la serenidad o estás perdido. Tiene que haber una solución».

Y la había en realidad. Era su rifle. Lo cargó rápidamente, colocó la punta del cañón contra la picadura, y apretó el gatillo.

Los otros ganaderos oyeron el disparo y acudieron para averiguar. Colocaron al herido en un caballo y marcharon 15 kilómetros hasta la residencia de un médico. Este dijo que sin lugar a dudas, la medida radical que había adoptado lo había librado de la muerte. El pensar con rapidez, y su reciedumbre al no permitir que el dolor lo aterrorizara le salvaron la vida.

SE SALVARON EN UN CUCHARON DE GRUA

Diez hombres deben su vida a una persona que pensó y actuó con la rapidez necesaria. Cierta día de primavera,



Parte de los trabajadores que se salvaron de la muerte con la ayuda de este gran cucharón de grúa.

Francis X. Gray, de cuarenta y cuatro años, operador de una grúa, se ocupaba en suministrar mezcla de hormigón a unos trabajadores que se hallaban sobre el armazón de un edificio de departamentos que se estaba erigiendo en Brooklyn, Nueva York, cuando de pronto se encendieron los encofrados de madera en que estaban vaciando la mezcla. Con gran rapidez las llamas se propagaron hasta unos bidones de gas propano, altamente volátil, que estaban depositados bajo el piso 13, donde se hallaban varios trabajadores. Había que darlos por muertos, a menos que alguien hiciera algo sin pérdida de tiempo. Y, afortunadamente, se hizo.

Después de arrojar la mezcla del cucharón de la grúa, Gray elevó rápidamente el enorme aguilón, de 50 metros de largo, hasta el piso 13, apoyó el cucharón, con toda exactitud, contra la armazón, y condujo a tierra a los trece trabajadores. La maniobra no pudo haberse demorado un segundo más, pues los encofrados de madera se vinieron abajo envueltos en llamas, y arrastrando consigo el piso en el cual habían estado los trabajadores. Todos salieron ilesos gracias a la rápida actuación de Gray, la cual puede considerarse como uno de los salvamentos más notables que se haya llevado a cabo.

PIENSE CON RAPIDEZ Y SEGUIRA VIVIENDO

Los psicólogos están de acuerdo que cualquier persona de mediana inteligencia puede aprender a pensar con rapidez en momentos difíciles. Y la virtud de pensar con rapidez, como toda persona que lee los diarios puede atestiguar, ofrece muchas ventajas. Por supuesto, la recompensa más valiosa es librarse de la muerte o salvar a otras personas que se hallan en peligro. De todos modos, recuerde siempre que, en caso de una catástrofe, las primeras víctimas son los que piensan lenta o confusamente, y trate de crearse el hábito de pensar con rapidez y claridad.

(De la revista «Mecánica Popular».)

Fábrica de material contra incendios

NACIONAL BIOSCA

Domingo Biosca García

Extintores de funcionamiento carbónico, a espuma, bromuro de metilo, etc Puestos de incendios y canalizaciones.



Importante: No confundir esta casa con otras de nombre similar. **NACIONAL BIOSCA** tiene su único domicilio de fábrica y oficinas en

Paseo Maragall, 101 al 105 - Tel. 35 60 97 - Barcelona

MANGUERAS para nieve carbónica a grandes presiones

VINCKE Y C.^{IA} S. EN C.

TUBOS METALICOS FLEXIBLES Y DE GOMA
ARTICULOS DE GOMA EN GENERAL

MANGUERAS contra incendios, tipo americano, fabricadas con tejido tubular de algodón y goma interior

Teléfono 37

PALAMOS (Gerona)

S. O. S.

PARA QUE USTED LO ENTIENDA

PRESION EN LA VANA DE ALIMENTACION

Hay pulverizadores que pueden funcionar, es decir, llenar la jaula de pulverización completamente, aun con una presión de 2 a 2,500 kg., lo que lleva consigo el exigir una presión de unos 5 a 6 kg. en la vana de alimentación.

Calculando a priori las pérdidas de carga en 1 kg., los 5 kg. de presión necesarios en la vana de alimentación constituyen la presión normalmente existente dentro de las tuberías de distribución de agua de la ciudad o de otras instalaciones importantes.

Para algunas instalaciones de protección no hay necesidad de otra presión que la de la ciudad, aun suponiendo que las fluctuaciones del débito, es decir, del consumo de la población, puedan hacer bajar la presión indicada de 1 kg. más.

Es imperativo indicar para todo proyecto los límites de estas fluctuaciones posibles del débito, ya que de existir éstas se necesita hacer un cálculo más amplio de las tuberías, es decir, reducir a lo más mínimo las pérdidas de carga, en las mismas tuberías de instalación.

DEPOSITOS INDEPENDIENTES

En los casos en que no exista distribución de agua hecha por la misma ciudad, o de cualquier otro sistema de sobre-presión, o en el caso de una reserva de agua constituida por un depósito en carga, es preferible ejecutar las instalaciones con una reserva de agua propia.

En las instalaciones corrientemente realizadas, la capacidad de estos depósitos es de unos 2.000 litros y están puestos bajo presión por medio de una botella de CO₂ o por una botella de aire comprimido.

El depósito de agua de 2.000 litros ha sido determinado para la aplicación de un transformador de dimensiones medias, y para un tiempo de emisión de alrededor 1 minuto, bajo presión de 4 a 5 kg.

TIEMPO DE EXTINCION

Todos los ensayos que se han hecho hasta la fecha han demostrado que un fuego importante de transformadores

puede apagarse al cabo de unos 15 a 20 segundos, y esto después de una intervención retrasada de cerca de 20 minutos.

La capacidad del depósito determinada para una emisión de 1 minuto, presenta por consiguiente alrededor de 20 segundos de funcionamiento, durante los cuales toda el agua pulverizada proyectada sobre un transformador, tiene por objeto el enfriar las chapas y evitar toda posible nueva inflamación eventual.

La protección más sencilla de un transformador consiste por consiguiente, en el caso de ausencia de agua bajo presión constante, en la fornitura de un depósito de 2.000 litros de agua, de un sistema de puesta en presión y de la jaula de pulverización.

Y con el deseo de continuar estos reportajes y pequeñas croniquillas sobre la extinción de incendios, en el próximo año, deseo mil prosperidades a todos, con el ferviente deseo que nos ilumine Dios para un mañana venturoso y lleno de paz.

RICHARD-DEGRAN

(Continuará)



¡ALTO EL FUEGO!

con extintores **TINKER**

con su famosa válvula en «T» perfecta de enfoque

Serie BOY para protección móvil

Serie Gas-Bromus, protección Laboratorios

Serie Spume-Neutra, protección general

Serie Nevada CO₂, protección Transformadores

Serie Spume de Aire para protección factorías y Aviación

Detectores de Incendio-Instalaciones Automáticas, etc.

TINKER EL VENCEDOR DE LAS LLAMAS

INDUSTRIAL TINKER, S. A.

Avda. J. Antonio, 441 - Tel. 23 97 70 - BARCELONA

RADIADORES



PARA AUTOMÓVILES

PROVENZA, 244

ENTRE BALMES Y ENRIQUE GRANADOS

TELÉFONO 28 27 56

BARCELONA

COISA

COMERCIAL HISPANO MADERERA

Calle Aribau, 57
Tels. 50 0319 - 50 0417 - 30 21 51
BARCELONA

MOLDURAS CONSTRUCCION
MOLDURAS ARTICULADAS
MOLDURAS PARA CUADROS
MACHIHEMBRADOS - TABLEROS

Martín y C^{ía}, S. L.

RECAMBIOS Y ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES

Oficinas:
Teléfono 302051

ARIBAU, 84-86
BARCELONA

Ventas:
TELS. 30 29 41
30 31 55

Reservado

S. P.

S. I. T. A.

SUMINISTROS INDUSTRIALES, TEXTILES Y AGRICOLAS

ESPECIALIDAD EN
TORNILLERIA

DIPUTACION, 77
Teléfono 23 25 70
BARCELONA

GRANJA BAULIES

Casanova, 170
Teléf. 30 49 04

Sucursal:
Córcega, 219

Géneros de punto de ocasión

BARCELONA

VDA. DE JOSA TRIBÓ

FRESADO DE:
RECTAS
INTERIORES
HELICOIDALES
DE VIS-SIN-FIN
CONICAS
DE CADENA
TRINQUETES
CREMALLERAS
para toda clase de
MAQUINARIA

RUEDAS DENTADAS
CORTADAS A MAQUINA

Conde Borrell, 232
Teléfono 30 17 06
BARCELONA

Laboratorio P. E. V. Y A.

CALLE VERDAGUER, 161 - TELEFONO 55
MOLINS DE REY (Barcelona)

Delegación Centro:
AYALA, 61 - TEL. 25 50 00
MADRID

Departamento Propaganda:
ROSELLON, 118 - TEL. *39 48 08
BARCELONA

TALLER DE CERRAJERIA

VDA. PUET

TRABAJOS ARTISTICOS Y DEL RAMO DE LA CONSTRUCCION
CERRADURAS DE SEGURIDAD - SOLDADURA AUTOGENA

ROSELLON, 151
TELEFONO 30 40 10

BARCELONA



Artistas y Bomberos



Dialogando con el Maestro JAIME MESTRES

«Para la revista ¡ALARMA!, esperando la ídem, para el próximo Festival», es lo que ha escrito el maestro Jaime Mestres en la fotografía que insertamos en esta sección. Hace dos años, cuando él era empresario de las centenarias revistas «Mi viudito se quiere casar» y «Mi mujer no es mi mujer», al solicitar su colaboración, nos respondió a las primeras de cambio con las siguientes palabras:

—El Cuerpo de Bomberos puede contar con toda mi compañía y estoy dispuesto a pasar todo el espectáculo de una y media en adelante.

Y es que el maestro Jaime Mestres, es de una campechanía enorme, sencillo en su trato y que conserva íntegro aquel su proverbial dinamismo con que se ha distinguido siempre.

Aparte de sus innegables cualidades antes expuestas, reconocemos en el maestro Jaime Mestres el mérito de haber impuesto en Barcelona, más concretamente en su Teatro Apolo, las revistas con libro, como lo demostró con su «Mi viudito se quiere casar» y «Mi mujer no es mi mujer» y posteriormente desde su puesto de director artístico del citado teatro, con las actualmente en triunfo en el mismo. Pero, vayamos a lo nuestro que es la interviú.

—¿Su primer estreno?

—En el Talía; se titulaba «Ramblas-Aribau-Hospital Clínico», que era una línea de tranvías, y tenía yo entonces sólo quince años.

—Por lo de los quince años deduzco que le fué fácil estrenar.

—En efecto. El empresario señor Gisbert me oyó tocar un día el piano y me preguntó: «¿Qué tocas, noi?» «El tango de la morfina, que es de una comedia mía», respondía. Me dijo que si la llevaba me la estrenaría y así sucedió. Mi primer estreno llegó muy cerca de las doscientas representaciones.

—¿Qué hizo después de tan sensacional éxito?

—Dejé el teatro para dedicarme íntegramente al jazz. Viajé por muchos países y estuve cinco años ocupando un alto cargo en la famosa casa de discos, Goodson, de Inglaterra.

—¿Cuándo volvió al teatro?

—En novecientos treinta y uno estrené por segunda vez, en el desaparecido Olimpia, «Radio-Revue-Reclam»



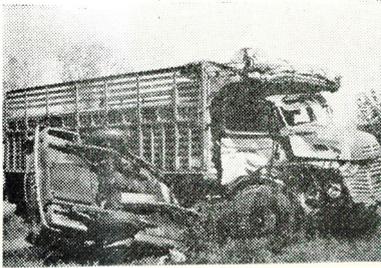
se titulaba la revista y ya desde entonces, no lo he dejado.

—¿En la actualidad es negocio el teatro?

—Esta, con franqueza, es una pregunta muy compleja. En el teatro, creo yo, hay demasiadas dificultades y es muy difícil lograr la perfecta conjunción de todos los elementos que en él intervienen.

—¿Por ejemplo?

—El formar una compañía. La primera «vedette» quiere serlo siempre (sin serlo); la segunda, que está muy bien como a tal, quiere ser primera y la tercera quiere



NUESTRA PORTADA

El día 20 del pasado mes de septiembre, el autocamión G.M.C., matrícula B. 79.749, que circulaba por la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calajell, al entrar en la autopista para dirigirse hacia Barcelona, colisionó con el autocamión Leyland, matrícula C.S. 4.505, que se dirigía por la misma hacia Castellón. Este último, a consecuencia del choque, fué lanzado hacia la izquierda de la autopista, en el preciso momento en que pasaba el auto de turismo de matrícula holandesa

V. T. 52-86, el cual fué a empotrarse debajo del referido camión tal como se ve en la fotografía. A consecuencia del choque resultó muerta una señora y gravemente herido don Gustavo Loms Bruckel, súbditos holandeses y únicos ocupantes del turismo.

(Foto Gallés)



ser segunda y primera. Lo mismo pasa con los actores. Esto es lo que hace referencia al personal. Otra dificultad está en encontrar un libro. Si lo encuentras y crees que puede interesar al público en su forma original, sucede la mayor parte de las veces, que el mismo queda mutilado por circunstancias especiales. Aparte de esto el montaje de una revista sencilla importa de cuatrocientas mil a quinientas mil pesetas y cuando aún no se ha amortizado el capital y hay que salir de «turnée», si llevas una cosa digna y bien montada, la R. E. N. F. E. lo impide.

—Muy desanimado le veo, maestro.

—A pesar de todo, espero el momento oportuno para formar compañía.

—¿Cuándo y cómo empezó el binomio Bonavia-Mestres?

—¡Uy!, ¡cualquiera se acuerda!

—¿La unión de ustedes es más comercial que artística o viceversa?

—Empezó con la parte artística, que trajo inevitablemente la parte comercial.

—¿Perdurará esta unión?

—Siempre, a pesar de que, indistintamente, y por razones del negocio teatral, Bonavia, al igual que yo, tenga otros colaboradores.

—¿Qué está escribiendo ahora?

—Tres ballets para la televisión italiana.

—¿El oficio nuestro le ha inspirado algo?

—Pues sí. En una de mis revistas monté un número titulado «Los bomberos».

—¿Tuvo éxito?

—En el público, sí. Para las chicas que lo bailaban, no.

—¿Por qué?

—Decían que era muy fatigoso de bailar. Tenía demasiado ritmo, según ellas.

—Se inspiró demasiado, maestro.

MIGUEL BADENAS RICO
Bombero de Barcelona

Perfumería

LA FLORIDA

Extenso surtido en artículos
de perfumería, cosmética,
anexos y artículos de regalo

PROVENZA, 194

TELÉF. 39 6975

BARCELONA



TALLERES ESPECIALIDADES DOMESTICAS E INDUSTRIALES

LAVADORAS TEDI

MODELOS DE UTILIDAD INDUSTRIAL (Registrados)
EL LAVADO PERFECTO POR SU FORMA OVOIDE

UNICA EN ESPAÑA

BARCELONA

DEPORTES

Cena-homenaje a los deportistas de nuestra Agrupación

El pasado sábado, día 25, y en un típico restaurante de nuestra ciudad, la Agrupación Cultural y Deportiva del Cuerpo de Bomberos de Barcelona obsequió a sus deportistas con una cena-homenaje como premio a su incansable labor y actividad, de las que hicieron gala la pasada temporada, conquistando los Campeonatos de Balón-Volea de España de primera categoría y de Cataluña de segunda, así como el incansable Grupo de Gimnasia Ornamental, cada día más solicitado y aplaudido por nuestros conciudadanos.

Fué éste un acto sencillo, simpático y extremadamente cordial, al que asistieron nuestro Jefe Director, señor Sabadell; Sub-Jefe Accidental, señor Esteve; Presidente de nuestra Agrupación, Jefe Auxiliar, señor Ferré; Presidente del Montepío del Cuerpo, señor Coll; Asesor Técnico de Deportes, señor Carreras, y también nos honraron con su presencia las distinguidas señoras de Sabadell, de Carreras, de Navarro y de Casanovas Quintilla, las cuales con su asistencia dieron una nota de grata cordialidad.

Como es tradicional y casi norma en estos actos, al finalizar nos dirigió la palabra nuestro Jefe Director, señor Sabadell, en un elocuente y claro discurso, exponiendo la necesidad de continuar con nuestra labor, que nos acerca cada día más a nuestros conciudadanos por todos los actos que viene organizando nuestra Agrupación. Entre los muchos y acertados párrafos explicaré el que más hondo llegó a nuestros deportistas: «Estamos asistiendo a un simpático acto organizado perfectamente, donde sólo encuentro un defecto, y es que este homenaje os lo merecéis desde el primer año que quedasteis campeones y así sucesivamente cada año. Aunque no se ganase campeonato alguno, esto no debe importar, lo importante es vuestra labor.» Una cerrada ovación acogió el eco de sus palabras. Después fué nuestro Presidente quien nos habló, poniendo en sus frases un cálido y paternal aliento para que todos los bomberos continuemos como hasta el momento presente, tanto en lo profesional como cultural y deportivo. A petición hicieron uso de la palabra los señores Esteve y Carreras, exponiendo unos puntos de vista muy coordinados con el acto. Finalmente, nuestro entrenador de balón-volea, elogió la disciplina de que nuestros equipos han hecho alarde, con la cual fué posible conseguir tan brillantes victorias.

Finalizó tan simpática velada obsequiando a todos los deportistas con una copa en miniatura, donada por nuestra Agrupación, la cual les fué entregada por nuestro Jefe Director, señor Sabadell.

El Excmo. Sr. Alcalde recibe a nuestros deportistas

El pasado día 24 fueron recibidos por el Excmo. señor Alcalde de nuestra ciudad, los deportistas de nuestra Agrupación; los dos equipos de balón-volea, Campeones de España de primera categoría y de Cataluña de segunda, así como el Grupo de Gimnasia Ornamen-

tal. Fuimos presentados por el Concejal Delegado de Incendios, señor Trullols, con unas emotivas palabras. El señor Alcalde, previo saludo individual, encabezado por nuestro Jefe Director, Presidente de la A. C. D. de Bomberos y el sargento Carreras, nos dirigió la palabra, poniendo de manifiesto que como ciudadano de esta querida Barcelona, recibía con orgullo estas victorias que le ofrecían los deportistas del Cuerpo de Bomberos, tan apreciados y reconocidos. Examinó uno por uno los siete Trofeos conquistados y después de hacernos algunas preguntas, fuimos despedidos con la simpatía característica de nuestra primera Autoridad Municipal.

Campeonato de Otoño "Trofeo Hernán"

El pasado día 26 comenzó la temporada 1958-59 con el ya clásico «Trofeo Hernán». Este año nuestra Agrupación mantiene en línea a sus dos equipos, uno en cada categoría, si bien el de segunda la temporada pasada quedó campeón y pudo subir a primera. Nuestro Vocal de Deportes renunció a ello y sólo él sabe hasta qué límites puede llegar su ambición o deseos; como es natural, él sabe positivamente lo que se propone.

La primera jornada vencieron nuestros equipos por idéntico margen de juegos, 3 a 0. Si fueron victorias claras, no hay que dejar de reconocer que sus oponentes fueron los más débiles de cada grupo. Seamos optimistas para los próximos encuentros, que sin duda han de ser muy disputados; nuestro inmediato encuentro con el Hernán ha de ser como toque de atención para el encuentro con el Hispano, que este año ha reunido lo mejor de balón-volea que existe fuera de Bomberos. Por nuestra parte hemos de lamentar la baja de Forcada, lesionado de importancia en acto de servicio; creo que esta temporada no lo veremos compartiendo nuestra suerte por esos campos. Mucho desearía equivocarme; nuestros deseos radican en que quede bien de tal lesión y a lo demás le daremos tiempo.

CARLOS CASANOVA
Bombero de Barcelona

GIMNASIO

Solarium

GARCIA ALSINA

FUNDADO EN 1868

Diputación, 239 - Teléfono 21 21 60 - Herzegovino, 46
BARCELONA

30 - 30 - 30, teléfono del Cuerpo de Bomberos de Barcelona



Es el extintor de todos los fuegos difíciles, especialmente para los de materiales inflamables y los de origen eléctrico.

Actúa por choque traumático con tal presión, que gráficamente, fulmina el fuego.

El gas RODEO sale en finísimas partículas de nieve carbónica, cuya temperatura es de 80° bajo cero, y se volatiliza absorbiendo el calor. No deteriora en absoluto los objetos más delicados.

En todo momento puede controlarse su buen funcionamiento, por el peso y maniobra de la válvula.

PROTECCIONES CONTRA INCENDIO PHILLIPS & PAIN

Para todos los riesgos

PURIFICADORES DE AGUA, S. A.

INGENIEROS ESPECIALISTAS EN TRATAMIENTOS
DE AGUAS Y PROTECCIONES CONTRA INCENDIO

BARCELONA
Rambla Cataluña, 68

MADRID
Montalbán, 13

Financiera Nacional de Seguros y Reaseguros



COMPANÍA ANÓNIMA ESPAÑOLA

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA, Ausias March, 13
CAPITAL Ptas. 20.000.000 - totalmente desembolsado
(en metálico: Ptas. 12.500.000 - en inmuebles: Ptas. 7.500.000)

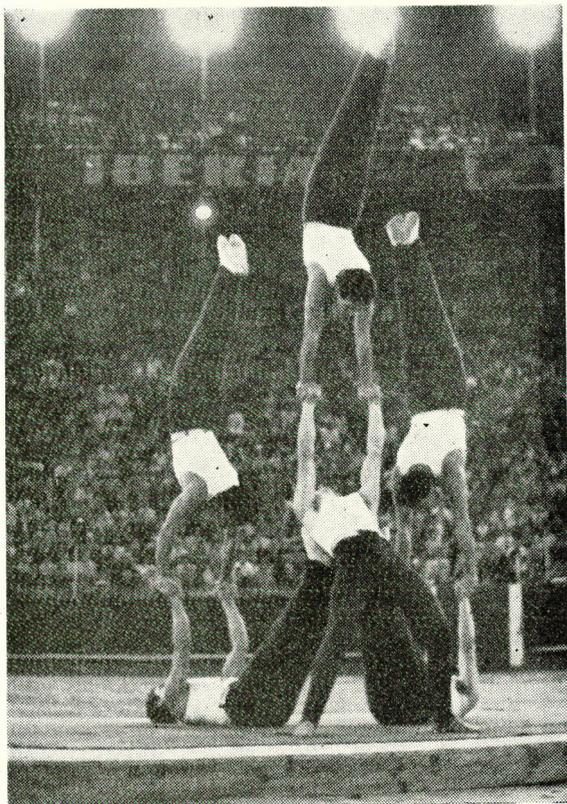
¡¡ no se tiña !! REGENERE EL COLOR DE SU CABELLO

con BRILLANTINA
SVLTANA
contra las canas

Fábrica: Hospital, 72 - Barcelona
De venta en todas las Perfumerías
Envío contra reembolso

30 - 30 - 30, teléfono del Cuerpo de Bomberos
de Barcelona

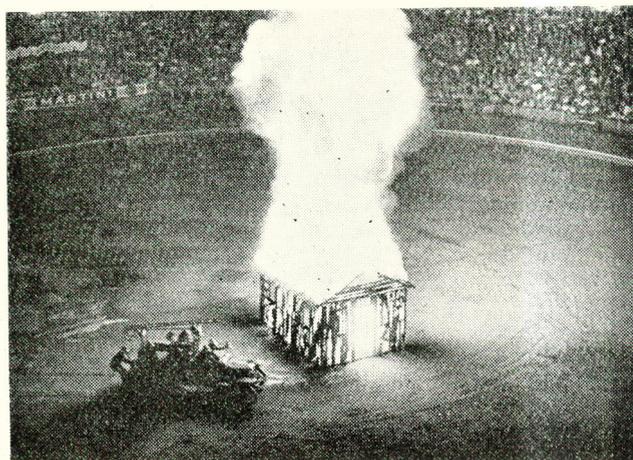
Gráficos del Festival de Radio Barcelona



Grupo de gimnasia ornamental.



Apagando unos recipientes de gasolina con espuma de aire.



Aspecto de la casa ardiendo.



Desfilaron bomberos típicamente ataviados.



Extinguiendo el incendio.

(Fotos Guitart y Radio Barcelona)

Todos los incendios al iniciarse carecen de importancia. Llame seguidamente al Cuerpo de Bomberos y evitará un gran siniestro.

¡ORGANICÉMONOS, BO

CAMPAÑA PRO FEDERACIÓN NAC

Nuestra Campaña Pro FEDERACION NACIONAL DE BOMBEROS DE ESPAÑA ha tenido el eco que esperábamos. Se van recibiendo cartas, algunas de las cuales transcribimos a continuación, adhiriéndose a la misma e interesándose por detalles, al tiempo que se ofrece la colaboración necesaria y se exponen ideas que contribuirán, sin duda, a que la idea de la Federación tome cuerpo en un plazo relativamente breve.

Esperamos que aquellos que todavía no han contestado a nuestro llamamiento lo hagan cuanto antes, ya que nuestra unión no puede nacer más que del calor de la colaboración de todos, y asimismo es importante conocer la opinión de todos los que estamos interesados en esta empresa, para estructurar la futura Federación de acuerdo con las necesidades comunes.

SANTIAGO DE COMPOSTELA

Hemos recibido una carta firmada por todos los bomberos de aquella ciudad, prestando de todo corazón su adhesión para alcanzar tal organización. Nos anuncian en ella haber escrito a diversos Cuerpos de Bomberos de la región informándoles de la campaña e interesándoles en la misma. Inmediatamente hemos recibido la siguiente, que firma el sub-jefe del Cuerpo:

Muy señor mío:

Con fecha de ayer, lunes, trece de los corrientes, le hemos escrito una carta suscrita por los componentes de este Cuerpo de Bomberos de Santiago de Compostela, presando nuestra adhesión a la constitución de la Federación Nacional de Bomberos Españoles, que hemos leído en la revista ¡ALARMA!, que tan dignamente preside usted la Agrupación Cultural y Deportiva del Cuerpo de Bomberos de esa capital que la edita.

Pues bien:

Como sabe usted, aquí el Jefe nato es el señor arquitecto municipal, don José M.^o Banet y Díaz Varela, el cual no figura en dicha misiva. Pero en el día de hoy al ir a visitarlo con la mentada revista en la mano ha tomado nota de su dirección para escribirle y, efectivamente, unirse a nosotros para el mencionado plan de federación bomberil.

El que suscribe es sub-jefe del citado Cuerpo de Bomberos de Santiago de Compostela y ha tomado la iniciativa en nombre de todos los compañeros, que tal carta firman, de dirigirse a usted, por ser un ansia perenne en todos de llegar a lograr tal agrupación nacional.

Queríamos y queremos que nos ponga al corriente de todo para con nuestro ánimo contribuir en lo más posible a tal realización.

Como ya le digo en la anterior, me he tomado la molestia de copiar parte de lo escrito en ¡ALARMA! y remitirlo a nuestros compañeros de la región, por si no son suscriptores de la indicada revista; molestia que alegría, por cuanto que ha de contribuir mucho a esa gestión que ustedes inician desde esa gran capital.

Repito:

Si es que hace falta alguna aportación económica por parte de todos los bomberos de Galicia, entiendo que puede tener la seguridad de contar con nosotros, pues un servidor está dispuesto a desplazarse a todas las partes de esta región que cuentan con servicios de contra incendios y salvamentos para unir esfuerzos tanto morales como económicos al objeto de lograr una

institución nacional idéntica a la de otros países europeos y americanos.

No quisiera por nada de este mundo que esta idea de ustedes, esta, por lo de ahora, mortecina llama de federación se desvaneciese, con mucha tristeza para nosotros. Hemos de unirnos con todo calor para alcanzar la meta; hemos de marchar codo con codo para hacernos sentir en el ámbito nacional y poder dar al país, en su día, una tranquilidad mayor cuando ocurra un siniestro. Por ello, insisto, dispongan de nosotros para todo y sepan que estamos dispuestos a lo que nos dispongan en cuanto al caso.

Particularmente vuelvo a decirle que quedo a su plena disposición en la firme seguridad de que haré lo humanamente posible para colaborar con su ingente tarea de federarnos.

Sabe dispone de su incondicional amigo y subordinado.

JOSÉ CARRIL IGLESIAS

SANTA CRUZ DE TENERIFE

El Jefe Director del Cuerpo de Bomberos tinerfeño nos escribe también, adjuntando a la carta un artículo. Copiamos:

Muy señor mío:

He tenido una gran alegría al leer en el último número de ¡ALARMA! la proclama para la constitución de la Federación Nacional de Bomberos, ya que he sido siempre decidido partidario de la misma, como única manera de alcanzar en España la unidad de personal y material y el espíritu de Cuerpo, necesarios para hacer verdaderamente una labor eficaz y alcanzar el rango de las federaciones extranjeras en cuyos congresos y reuniones falta la voz de España.

Reciba mi más ferviente adhesión a la Federación Nacional y por si algún valor tuviera y como muestra de mi deseo de colaborar a la tarea común, le envío las adjuntas notas sobre el tema.

Atentamente le saluda.

FRANCISCO AZNAR ORTIZ,
Arquitecto

En cuantas ocasiones se me han presentado, una de ellas en la charla para ¡ALARMA! (publicada en su número 12 del año 1957) he sostenido el criterio de la necesidad de creación de una Federación Nacional de Bomberos, y la conveniencia de que fuera la revista ¡ALARMA!

BOMBEROS ESPAÑOLES!

COMITÉ NACIONAL DE BOMBEROS DE ESPAÑA

la que iniciara el movimiento para la creación de dicha Federación. Un año después de la charla antes mencionada he tenido la satisfacción de ver realizada la primera parte de mi aspiración al emprender ¡ALARMA! la campaña pro Federación, con dos interesantes y persuasivos artículos.

Como también en aquella charla sostuve, cuantos pertenecemos a los distintos Servicios de Incendios de España, tenemos la obligación de alentar y contribuir a la labor emprendida por la revista ¡ALARMA! sin desalentarse por las dificultades que la empresa representa.

Precisamente por mi gran interés e ilusión por cuanto represente un paso más hacia la creación de la Federación Nacional de Bomberos de España me permito sugerir algunas ideas por si pudiera ser de utilidad.

Para la eficacia de la labor a desarrollar, creo fundamental la creación de un «espíritu de Cuerpo», es decir, llegar a conseguir el que cuantos pertenecen a los diversos Servicios de Incendios de España, se sientan solidarios en una labor común, y como este «espíritu» no se crea más que por el conocimiento de todos sus componentes hay que hacer llegar el llamamiento de ¡ALARMA! a todos los rincones de España, e interesar a todos en la tarea común. De aquí la necesidad de la creación de un Comité que dirija y encauce los trabajos. Este Comité sería el encargado de difundir la llamada general y recoger las ideas de todos, estudiando lo que de utilizable tuvieran, así como emprender el estudio del funcionamiento y organización de las Federaciones de Bomberos extranjeras, para no tropezar en los escollos que ellas ya vencieron.

Una vez hecha esta llamada general y con los primeros estudios y conclusiones provisionales debería emprenderse una labor de creación de Delegaciones Regionales con carácter provisional, a fin de crear ambiente propicio en cada región por intermedio de cada uno de los Servicios en la región.

Con los resultados de la labor de las diversas Delegaciones Regionales y previo estudio y análisis de la misma habría llegado el momento de crear un Comité Nacional y las Delegaciones Regionales con carácter definitivo. Los objetivos a conseguir por el Comité Nacional serían: a) El reconocimiento del Cuerpo de Bomberos como un Cuerpo Especial por la Dirección de Administración Local, con lo cual se habría conseguido crear el «Cuerpo» como primer paso para crear el «espíritu de Cuerpo»; b) Creación de un Cuerpo Nacional de Bomberos y como consecuencia creación de una Escuela Nacional de Mandos.

Después de conseguidos estos objetivos de orden inferior es cuando estimo se podría pensar en el entronque del Cuerpo de Bomberos con los demás Departamentos Ministeriales interesados en la protección contra el fuego en sus diversas formas. Ya que de querer conseguir prematuramente resultados de tipo nacional dependientes de leyes y decretos se correría el peligro de que los mismos no llegaran a tener realidad práctica por falta de ambiente y calor.

FRANCISCO AZNAR ORTIZ,
Arquitecto

LUGO

Nuestros compañeros lugueses nos dicen:

Muy señor nuestro:

Con fecha de ayer hemos recibido una carta de nuestros compañeros de Cuerpo en Santiago de Compostela, en la cual nos transcriben un artículo editado en la revista ¡ALARMA! sobre la conveniencia de una colaboración entre todos los componentes del Cuerpo en nuestra Patria, al objeto de elaborar un reglamento por el cual se regiría en el futuro la Federación Nacional de Bomberos de España.

Inútil decirle que ha sido de nuestra total satisfacción el conocimiento de esta campaña, que usted dignamente preside, en pro de la adhesión de todos los compañeros del Cuerpo en el ámbito nacional al objeto de lograr esta unión tendente a dignificar el Organismo a que pertenecemos. Para ello, y dentro de nuestra modestia, puede contar incondicionalmente con nuestra más ferviente colaboración en todo aquello que nos permitan nuestras posibilidades.

Al mismo tiempo, rogamos a usted, nos suscriba a la revista ¡ALARMA!, paladín avanzado, según nos dicen en la carta en cuestión, de todas nuestras aspiraciones. A tal efecto, puede indicarnos forma de pago, etc., con el fin de recibirla a la mayor brevedad posible. Puede dirigirse a: «Parque de Bomberos. — Lugo», lo mismo para el envío de la revista de referencia que para cualquier otra cuestión que usted considere de interés.

En espera de que todos nuestros deseos fructifiquen en una palpable realidad, le saludan muy cordialmente,

Los Bomberos de Lugo

LINARES

Del Jefe Accidental del Cuerpo de Bomberos, hemos recibido lo siguiente:

Muy señor mío:

Después de saludarle atentamente, y en mi poder la suya, referente a la revista ¡ALARMA!, he de notificarle nuestra entusiasta adhesión y colaboración a tan loable fin como es el de agrupar a todos los Cuerpos de Bomberos de España, así como a la Federación Nacional y Reglamentación de la misma.

En espera de recibir el número de ¡ALARMA! que me notifica en la suya, queda de usted s. s., q. e. s. m.

JOSÉ ORTIZ

Toda la correspondencia debe dirigirse a:

Sr. D. Julio Ferré Bel

**Presidente de la Agrupación
Cultural y Deportiva del Cuerpo
de Bomberos de Barcelona**

Provenza, 178 - BARCELONA

DISPOSITIVOS DE SOCORRO DEL AEROPUERTO MODERNO

Por AMADÉS OMEYAS

Fire Force Comander

NOTA DE LA REDACCION.—Bajo el título que antecede, tenemos el gusto de presentar a continuación un trabajo compuesto por un técnico de la prevención y lucha contra incendios. Don Amadés Omeyas, de treinta y ocho años de edad, de nacionalidad egipcia, está en posesión de varios títulos universitarios. En el año 1940 ingresó en el Curso profesional del Regimiento Regular de Extinción de Incendios de Varsovia (Polonia), siendo nombrado "Bombero" del Regimiento; en 1942 fué destinado a la Protección Civil de la Prusia Oriental, en el Tercer Regimiento de Extinción de Incendios; desempeñó en 1943, de forma accidental, las funciones de Oficial de Inspección del Cuerpo de Bomberos de la ciudad de Cracovia (Polonia), siendo en 1944 promovido al grado de segundo Teniente en el Cuartel Central de Viena, ascendiendo a Capitán de Bomberos de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas en Dinamarca, en el año siguiente. Con este cargo actuó en Bari, Brindisi y Tarento, en el Sur de Italia, bajo las órdenes del Generalísimo aliado en el Mediterráneo. En 1947 fué confirmado en el grado de Brigadier General del Cuerpo de Bomberos de las Fuerzas Aliadas, con destino a efectuar los vuelos experimentales de los nuevos prototipos de aviones, siendo en el mismo año desmovilizado, conservando el derecho al uniforme militar inglés.

Después de la anterior relación puede comprenderse el cúmulo de conocimientos técnicos que posee el autor del artículo, que le constituyen en un verdadero "diplomado" en la Ciencia que denominamos "INGENIERIA DE INCENDIOS". Este artículo es transcrito a continuación exactamente al original realizado por el autor, quien por su condición de extranjero no domina a la perfección nuestro idioma, lo que da lugar a algunos fallos de composición en el escrito, razón que suponemos considerarán nuestros lectores.

NOTA DEL AUTOR.—El autor de este artículo quiere dar las gracias a los servicios de la Embajada de los Estados Unidos de América (Casa Americana) en Madrid, a los organismos estadounidenses de Búsqueda, Rescate, Salvamento y Contra Incendios, a la Embajada Británica (Biblioteca y Prensa) en Madrid, a la Brigada de Incendios del Gran Londres, al Instituto alemán de Cultura, a la fábrica alemana Magirus Deutz (Ulm), a la Dirección de Líneas Aéreas Españolas "Iberia", a los Etablissements de Pompes Guinard de Paris (Francia), a "Continental Ibérica de Incendios" de San Sebastián (España), a la Fábrica franco-española de extintores y aparatos, etc.

Puntos básicos

La seguridad de los aeropuertos depende de la eficacia del servicio de extinción de incendios y salvamento. Pero la instrucción moderna, lo mismo que los aparatos que deben proteger, debía estar unida al equipo perfectamente preparado y servido por un grupo de bomberos profesionales o regulares, equipado de armas contra el fuego, siempre modernas y de ningún modo inferior a los aviones protegidos. En ciertas ciudades al alcance del cruce de las rutas del cielo, éstas sirven como importante base del nudo aéreo internacional. Por consiguiente, los aerodromos están ya preparados para satisfacer no sólo la necesidad local y nacional de la población, sino también hacer frente al intenso tráfico de tránsito. Por estas razones, en algunas ciudades del mundo hay modernísimos aeropuertos de varias pistas de despegue el aire, y de aterrizaje, muchísimo más grande de lo que a simple vista es necesario para su propia utilidad. Estas pistas también facilitan a los aviones para ponerse sobre ellas, según la dirección del viento favorable, indispensable para tales vuelos.

Condiciones del vuelo

Sabemos de sobra que el cambio de altura en uno u otro sentido, es decir ya sea el despegue empezando el vuelo o para aterrizaje, es un momento verdaderamente crítico para cada avión y por lo tanto una prueba del piloto y de la habilidad técnica de aeronave. Algunos que conocen el pilotear por el aire un avión (es decir en el vuelo, puesto que el mismo avión se conduce por la tierra para que se ponga en el sitio conveniente para efectuar el desembarque de viajeros, correo, y mercancías, igual que un enorme camión), saben que es difícil efectuar el despegue, así como tampoco es fácil dirigirle en el pleno vuelo. Lo más difícil es el pro-

pio aterrizaje, una dura prueba para cada piloto. Por estas pistas ruedan y vuelan en cada aeropuerto internacional o transoceánico, varias docenas de aparatos, cada 24 horas. Existen también los aeropuertos donde el tráfico es superior a cien aviones diarios. Ahora bien, es preciso saber que en esta clase de aeropuertos debe haber un servicio de salvamento organizado según los últimos avances de la técnica, indispensable para hacer frente a la enorme responsabilidad que tal operación representa.

Características de los edificios

Cada aeropuerto de vuelos locales y extranjeros se compone del edificio central con su torre de control, en el que se encuentre lo necesario para recibir y esperar a los viajeros, así como los servicios correspondientes de frontera, aduana, sanidad, policía, etc. Existe una nave para albergar, revisar y reparar los aviones, con un inmenso taller, equipado de la más moderna maquinaria para tal fin, y otras dependencias de menor importancia. Hay en un lugar cercano un gran depósito de combustibles. Siempre un aerodromo está unido a la ciudad por una amplia autopista, para que sin pérdida de tiempo pueda estar en condiciones de llegar a él, y presentar el billete de pasaje, incluso con todos los requisitos de control por parte de las autoridades gubernativas. En algunos casos puede instalarse la sede del mando, con perfecto enlace e igualmente dotarla de su propia torre de vigilancia. Es indispensable poner a su alcance todos los medios técnicos (aparatos de batería para impedir la ruptura de comunicación). Esta torre de vigilancia desde la cual un bombero, día y noche permanente, puede dominar con prismáticos y gafas oscuras todo el campo de aviación, y sus alrededores, debe estar provista de señales con banderines multicolores por el día, y con faroles rojos, y amarillo-naranja (antiniebla) por la noche. Así evitan el abordaje de algún avión despistado.

Puestos estratégicos

Por lo tanto deben estar organizados los servicios contra-incendios, salvamento y ambulancias en los aeropuertos importantes. Junto a la torre de control habría que instalar un mando central de la zona, ya que se trata de un centro del aeropuerto en directa relación con la dirección del campo de aviación. Además, unos puestos estables en el círculo a una distancia de 1 a 3 km. desde el extremo al término de cada pista. Por consiguiente pueden existir de 5 a 7 puestos aproximadamente. También a la salida del aeropuerto y sobre la autopista debe haber un Parque de bomberos, pues al lado de la carretera hay más probabilidad de obtener sitio, y por lo consiguiente tener su central. Es imprescindible dotar este Parque central de las señales automáticas para la circulación rodada, ya que tratando de dar una autopista, y eventual rápida salida de los coches de bomberos, por la falta de luces rojas, podrían chocar. Esta división de bomberos del aeropuerto, además de su normal servicio interior del Parque, debe tener alguna unidad en el servicio de protección por las pistas. Siempre deben ser dos coches fumígenos los que componen tal patrulla, equipados con radio en continua comunicación con su mando de zona.

Conclusiones

En el campo de aviación debe existir la organización y funcionamiento de una división de bomberos, dotada de todos los medios de salvamento y sanidad, adecuados a su finalidad. Es de significar, que la eficaz prevención de los accidentes en un gran aeropuerto, no puede limitarse nunca a la detección de personal, y material en el mismo, y dependiente directamente de los mandos del aeropuerto, por cuanto la prác-



Equipo de protección personal para Jefe de bomberos americano.

tica demuestra que una gran mayoría de los accidentes se producen no en las propias pistas de despegue y aterrizaje, sino en un radio de varios kilómetros de su periferia, por lo que es imprescindible establecer en puntos estratégicos retenes móviles que se hallen en condiciones de acudir a donde la necesidad lo demande. El siniestro no se limita tan sólo al incendio o aterrizaje forzoso, sino que ha de prevenirse la posibilidad de choque de dos aparatos, incendio o destrucción de las edificaciones próximas al aeropuerto o bien fuera del

sector. Nosotros, profesionales, sabemos de sobra que de todas las operaciones de salvamento la más difícil es la de salvar un submarino que se hunde o un avión estrellado e incendiado o bien defender de una energía nuclear-atómica desencadenando mortífera radioactividad. En estas situaciones peligrosas varias docenas de vidas humanas están en juego; los segundos deciden si el mando de salvamento, perfectamente desarrollado, es fructífero o fracasa.

Cuando hagan instalación del aeropuerto nuevo, sería de mucha utilidad para los servicios de seguridad técnica, la dis-



Silueta típica de bombero americano. Obsérvese su casco protector, así como los números cambiables de su unidad y destacamento.

tribución estratégica de las bocas de agua, para combatir los incendios. Es de suma importancia tal canalización, puesto que entonces los vehículos de bomberos llevarían el producto extintor para la mezcla con agua, y sería mucho más duradera la operación de salvamento. Lo mismo debe estar aplicado para todos los poblados más cercanos a la zona del aeropuerto y del campo de aviación.

Formación organizada en las Unidades de Socorro

Según el último avance en la forma de desempeñar la difícilísima labor de organización de las columnas regulares de socorro, éstas dependen del «Departamento de Incendios». Se compone de 10 servicios esenciales:

- 1.º Extinción de incendios;
- 2.º Salvamento (búsqueda y rescate);
- 3.º Mecánico (conductores, timoneros, pilotos y especialistas de talleres);
- 4.º Enlace (comunicaciones por radio-teléfono);
- 5.º Expertos técnicos en la materia (permanentes a la disposición del Mando, para consultas urgentes e inspecciones);
- 6.º Ambulancias de urgencia médica (sanidad, quirófano y clínica ambulantes para socorrer en el lugar mismo a los accidentados, sección veterinaria);
- 7.º Tráfico (arrastrar los vehículos que impiden el acceso a las bocas contra incendios y otras fuentes de agua, motoristas de vanguardia);
- 8.º Prevención contra incendios;
- 9.º Instrucción;
10. Administración Central.

Observación. — Esta distribución de servicios puede subir varias modificaciones según las necesidades y exigencias locales.

Un Departamento de Incendios debe abarcar toda la región, por ejemplo 2 ó 6 provincias. Estando instalado el mando en la ciudad de mayor importancia estratégica de toda región. Se divide el Departamento de Incendios en los siguientes grupos y unidades:

- a) Escuadra: equivale a una Sección del Ejército;
- b) Compañía: similar a la misma de tierra;
- c) División: igual a un Batallón de infantería;
- d) Brigada: comparado con el Regimiento;
- e) Fuerzas: parecido a una Brigada del Cuerpo de las Fuerzas Armadas.

Todos militarizados, pero no militares, para alcanzar la mayor autonomía, tan indispensable y necesaria en caso del desastre.

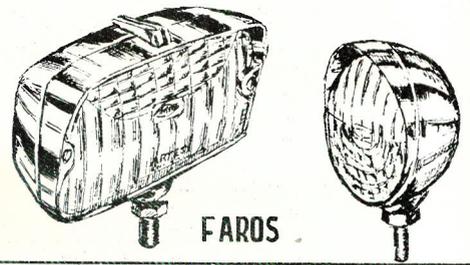
Jose Artes de Artes

SOCIEDAD ANÓNIMA

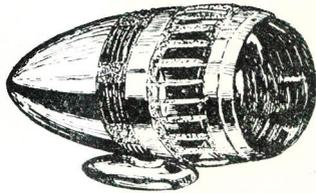
BARCELONA

MADRID

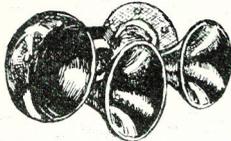
ALMERÍA



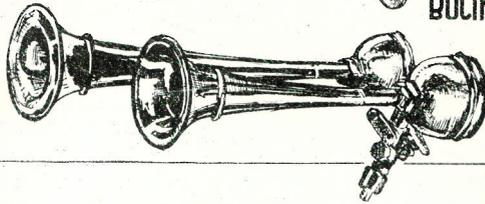
FAROS



SIRENAS DE ALARMA

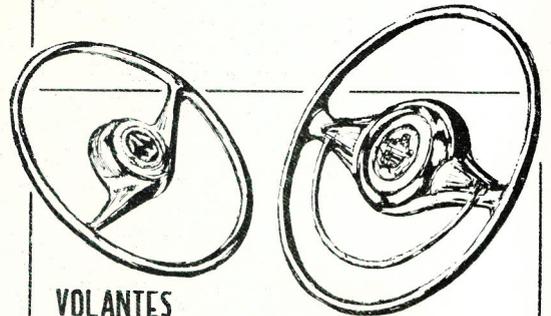


BOCINAS



PUBLICIDAD ARTES

- Metalización por alto vacío.
- Fundición inyectada de metales.
- Moldeo de resinas termoplásticas.
- Arcas para caudales.
- Sirenas de alarma, etc.



VOLANTES

PULCRA, LTDA.

PRODUCTOS TENSO - ACTIVOS

Productos espumantes para la extinción de incendios - Detergentes para el lavado de coches

BARCELONA

Fábrica y oficinas: Parcerisa, 22
Teléfonos 23 53 31 - 23 30 82

MADRID

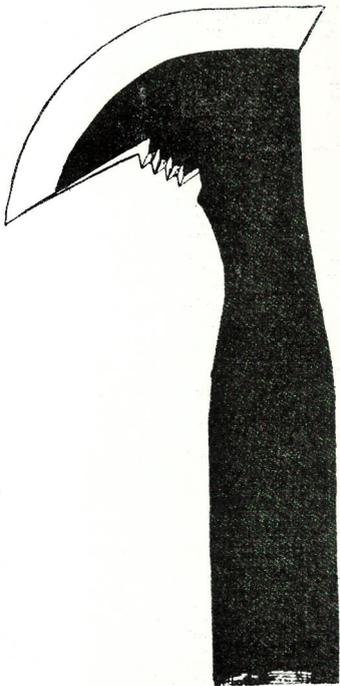
Delegación: Fuencarral, 65
Teléfono 31 53 37



LA MARCA MUNDIAL DE VERMUT

Sugerencias para los directores de aeropuertos

Conviene recordar que en el momento de ocurrir una desgracia, no corresponde a usted el mando de la operación de sofocar las llamas, y salvamento de personas, sino que es el Jefe de Bomberos del aerópuerto quien debe enteramente dirigir el salvamento, a menos que llegue otro Jefe de Bomberos de grado superior. Si el Director del aerópuerto es un coronel o general, debe comprender: que los servicios de bomberos han progresado mucho en este último tiempo y ahora no es posible salvar las vidas humanas, y extinguir un peligrosísimo incendio sin ser profesional. Cada año en ciertos aerópuertos perecen un par de personas, simplemente por la falta de respeto a su propio jefe de bomberos. Es preciso comprender la conveniencia de mantenerse al margen, de la misma manera que un cirujano al operar asume toda la responsabilidad, ya que él es la persona más idónea a su trabajo, por ser profesional. El director del aerópuerto, aun siendo jerárquicamente superior, no por ello debe interponer su voluntad impidiendo la operación que efectúa el técnico experto en la materia, sea cual sea su grado. Las operaciones tácticas de salvamento y extinción de incendios pertenecen al ramo técnico llamado «Ingeniería de incendios», aún no extendido por Europa, y que es de inapreciable valor técnico y vital. La dignidad del director del aerópuerto no sufre ningún quebranto si deja actuar libremente a un servicio de salvamento. Por el contrario, tal dignidad crecerá a compás de las posibilidades de socorrer debidamente a los accidentados. Al mismo tiempo debe impedir toda acción improvisada por parte de los espontáneos. Cada director del aerópuerto puede aportar una mejora de los servicios de socorro, impidiendo que los bomberos y camilleros sean obligados a



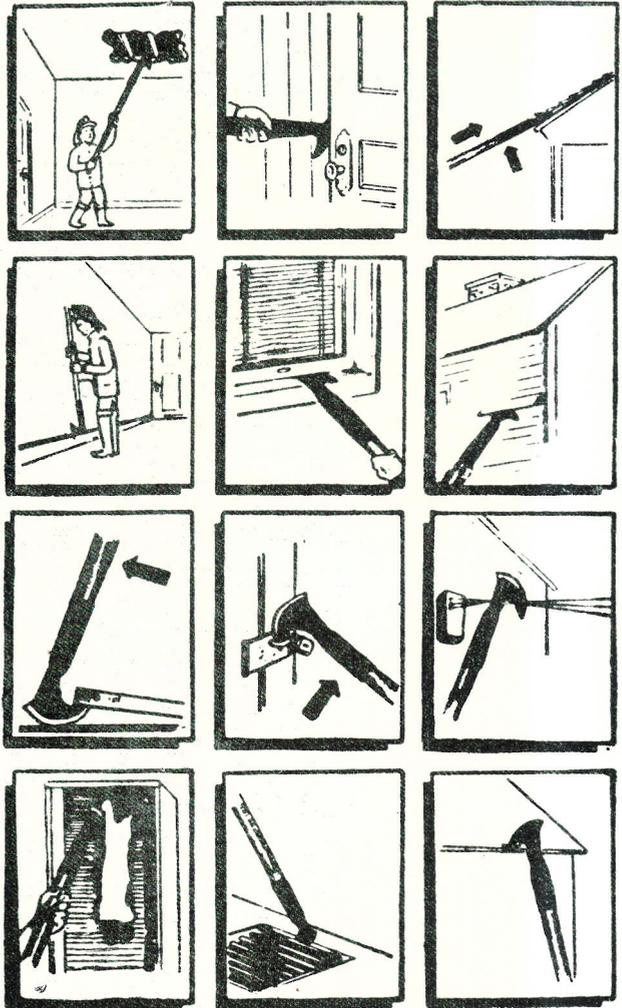
Ultimo modelo de hacha de los bomberos americanos.

efectuar otros trabajos, que no están relacionados directamente con la extinción o el salvamento. Así daría toda oportunidad a los ejercicios tácticos; los cuales continuamente deben repetir los bomberos del campo de aviación.

Servicio auxiliar militar

Debemos concretar que en cada aerópuerto de importancia hay soldados del Ejército del Aire, los cuales tienen la necesidad de disponer de su propio grupo de salvamento. Estos, como se sabe, no pueden nunca considerarse más

que auxiliares de salvamento, ya que el periodo de recluta hasta la jura de bandera, y los servicios habituales de un cuartel militar, les hacen posible llegar al servicio del aerópuerto solamente unos meses antes de cumplir su propio servicio militar. Por lo tanto, no disminuye la necesidad de sostener tal servicio auxiliar, indispensable colaborador de sus compañeros profesionales. También debemos compren-



Diversas aplicaciones del último modelo de hacha de los bomberos americanos.

der que estos soldados de aviación no pueden arriesgar sus propias vidas en acción de vanguardia, ya que, no teniendo tiempo suficiente para aprender la instrucción debida, tampoco pueden desarrollar nada extraordinario excepto el refuerzo a los profesionales. Sería error considerar este servicio auxiliar como de poca importancia. En la organización de los servicios contra incendios, los auxiliares bien preparados e instruidos forman la parte integral de un cuerpo de bomberos, y siguen a los profesionales donde ellos actúen apoyando coordinadamente sus trabajos de extinción; ellos merecen en igual forma los elogios por el éxito de la operación de salvamento. Nosotros, profesionales, sabemos de sobra que de todas las operaciones de salvamento y extinción se puede aprender, aun más practicando, y por esto les apreciamos como se merece una unidad disciplinada y ya introducida en las esferas de incendios. Así se evita la indebida y peligrosísima colaboración espontánea de la gente, ajena a la materia y sin resistencia física probada.

Condiciones personales del bombero

El mantenimiento del bombero en su forma más efectiva para que sea siempre muy hábil en toda clase de experimentos técnicos que le ofrece cada lugar de siniestro, exige que el bombero no se sienta demasiado «valiente», y no deje de obedecer a ciertas instrucciones. Por ejemplo para los bomberos españoles, país donde el sol es muy intenso, es un poco molesto llevar las gafas oscuras, precisamente



Tanque.

en los primeros días, pero el bombero español debe darse cuenta que la variedad del instrumental mecánico, y su dirección técnica nos obliga a estar siempre alerta. Los médicos opinan que un hombre que lleva gafas oscuras, cuando hay sol, en el momento preciso puede quitárselas, y entonces sus ojos se hallan bien descansados, y listos para hacer frente a cada trabajo, sin equívocos. Lo mismo sucede durante el invierno, cuando las orejas pueden sufrir ciertas consecuencias por razón de una helada. Los bomberos son muy «valientes», y son reacios a llevar orejeras, pero no se dan cuenta de que esta falta de protección personal les disminuye las excelentes condiciones físicas, tan indispensables para los miembros del servicio de extinción de incendios. Lo mismo sucede con las manos. Muchos bomberos rehuyen el llevar guantes, creyendo que no los necesitan; pero deben comprender, que cuando la temperatura baja, si bien pueden resistir el frío, éste sin embargo disminuye la rapidez, y seguridad de manejo, tan importante en el

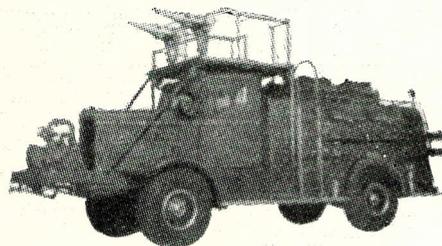


Camión pesado de socorro americano para los campos de aviación.

manejo de los nuevos aparatos contra incendios. Es imprescindible hacer uso de la calefacción y refrigeración, durante el invierno y el verano, para que los bomberos salgan de su Parque siempre bien descansados. Las condiciones físicas y su debido mantenimiento forma la parte integral de un buen servicio de bomberos, junto con un programa de instrucción, y progreso como consecuencia del último avance de la técnica de la Ingeniería de Incendios. Los bomberos del turno se relevan cada 24 horas, salvo cuando hay estado de excepción. Tienen derecho a disfrutar un día de descanso al mes, que prácticamente son tres por los turnos de guardia como funciona el servicio.

Operaciones tácticas y estratégicas de extinción y salvamento

La distinta clase de incendios originados en un aeropuerto puede abarcar un simple fuego de madera o papel, clasificado como «A» ocurrido por ejemplo en el edificio de administración y servicios; otro incendio puede ser de la clase «B» siendo la gasolina y petróleos los elementos que arden, en cuyo caso es conveniente el empleo de Espuma, Fog-Foam, Co., Tribromofluor, Polvo Seco; y el incendio de un avión sobre la tierra, clasificado algunas veces como el fuego «C», cuando ha empezado a arder el magnesio, que obliga a usar, además de los productos anteriormente citados el del agua pulverizada. En tal caso el Jefe de Bomberos debe a proceder cambiando los productos químicos, pues en su situación inicial es posible usar espuma, pero cuando el incendio llegará ser grande, entonces es indispensable el cambio de productos extintores para poder dominar y extinguir las llamas del incendio. Como cada aeropuerto es un pueblo, y forzosamente en sus inmediaciones viven los empleados y vecinos, pueden ocurrir también otras clases de incendios o desastres lo mismo que en una ciudad. Para extinguirlos es indispensable mantener un Parque de bomberos de aeropuerto con todo material simple: para la primera salida el coche llamado «pronto-socorro», autobombas, tanques, auto-escala-aérea, camión-grúa, etc., para poder hacer frente a toda eventualidad. Tal experiencia puede aportar gran rendimiento no sólo en caso de accidente de tráfico o incendio en un edificio, sino en los relacionados con la aviación misma. Hay que observar que independien-



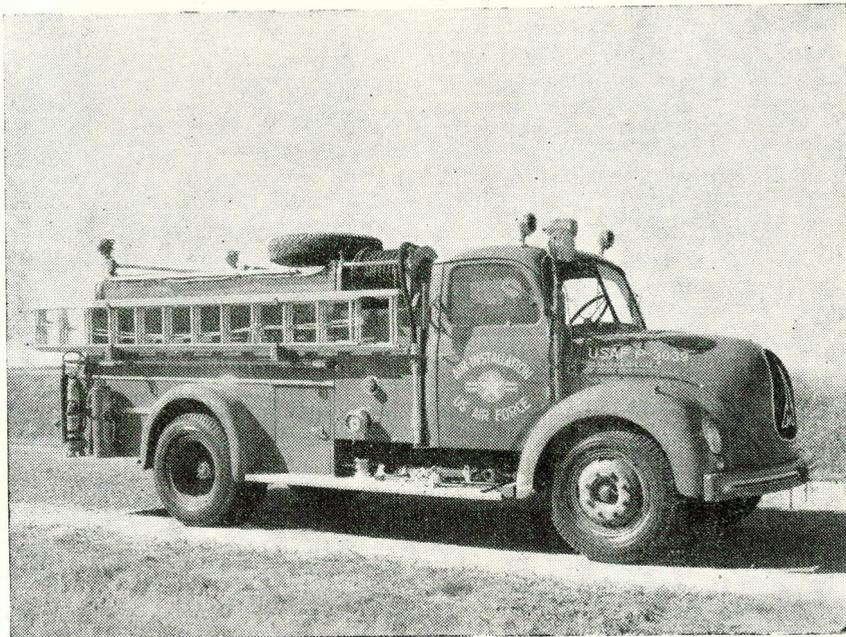
Vehículo lanza espuma de gran potencia con torreta elevadiza a voluntad, con dos pistones de cañón, cuyo conjunto puede ser dirigido también desde la cabina.

temente del material corriente de su Parque de bomberos, deben tener agrupadas las unidades especiales para extinción y salvamento en el campo de aviación. Cada salida al exterior de su área debe estar asegurada por la unidad de guardia permanente, dejada en el mismo aeropuerto base, de sumo interés desde punto de vista estratégico, para el cual fué creada y está mantenida. Tales salidas ofrecen la oportunidad de entrenamiento, asociando los ejercicios tácticos con la teoría adquirida. Así serán perfectos los servicios de bomberos del aeropuerto moderno. Además el Jefe de Bomberos debe estar en todo tiempo con sus hombres, pronto y dispuesto a cada sorpresa. Muchas veces fué precisamente al final de la operación de extinción y salvamento, cuando el fuego oculto intentaba recrudecer, y solamente una acción concentrada, bajo las órdenes de experto técnico en la materia, representado en la persona de Jefe de bomberos de aeropuerto, podían hacer frente con éxito, y eliminar el peligro. Por eso, precisamente, las autoridades y los observadores de la prensa deben mantenerse a debida distancia y sobre todo no intentar ponerse a habla con el Jefe de bomberos, que algunas veces les parece inmóvil, incluso inactivo. En estos momentos que parecen muertos, sin duda, haga todos los cálculos que la Ingeniería de Incendios ha enseñado para remediar, y mejorar las operaciones tácticas de socorro. Los bomberos del aeropuerto deben superar muchos obstáculos. Además de verse obligados a desviarse de su camino, y pasar por toda clase de terrenos, están llamados a reaccionar e impedir que el chorro

de espuma y de nieve carbónica sea desviado por el viento huracanado en el campo abierto de aviación. Un buen Jefe de bomberos de aeropuerto, debe estar prevenido para poder hacer frente a las tempestades y cambios bruscos de dirección del viento, estando siempre atento a que la segunda «gota» de tan precioso líquido no sea echada en vacío.

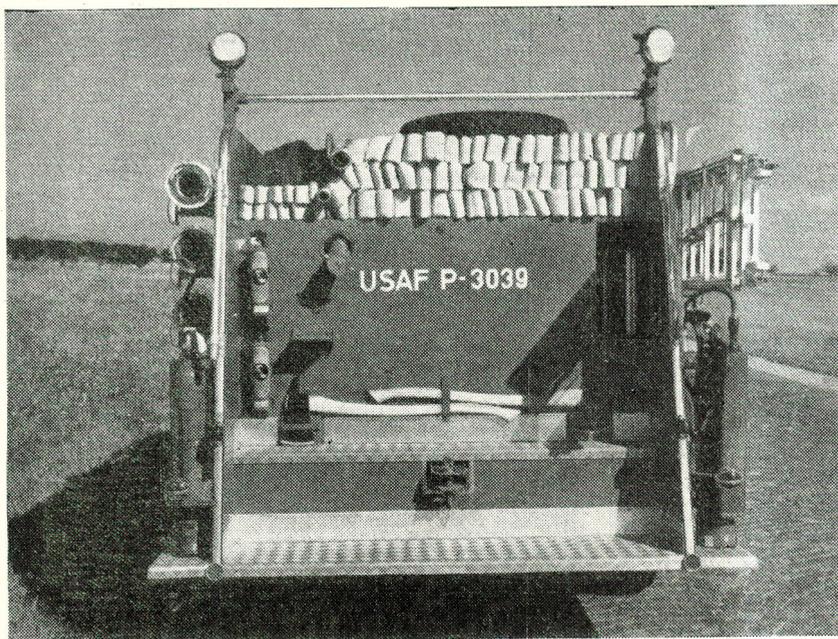
El conocimiento de las condiciones meteorológicas, y la resistencia técnica consiguiente, forma la parte más delicada

no dejan de funcionar al haber un escape de gasolina o un conato del incendio, sea por el olvido o miedo, sea por un impedimento serio que no ha permitido por una avería mecánica cortar el funcionamiento del motor, por el personal aeronáutico del aeropuerto. Es de suma importancia que cada dotación se mantenga en sus puestos: por ejemplo, el conductor del furgón contra incendios debe siempre estar sentado teniendo en sus manos el volante, puesto que los



Auto-bomba con tanque especial para la extinción de incendios en aeropuertos, tipo TLF 15-S7, aislado contra el frío y el calor, con motor Diesel Deutz refrigerado por aire de 6 cilindros en V y 125 HP, tanque de agua de 1.900 litros, tanque para espuma de 190 litros, bomba centrífuga e instalación de emergencia con radio teléfono.

El anterior tanque visto por la parte posterior. Contiene gran reserva de mangueras para enlazar con una boca contra incendios situada a cierta distancia; mientras el depósito de agua no se agota, hay suficiente tiempo para desplegar las mangueras puestas según método americano. Lleva tracción reglamentaria todo terreno.



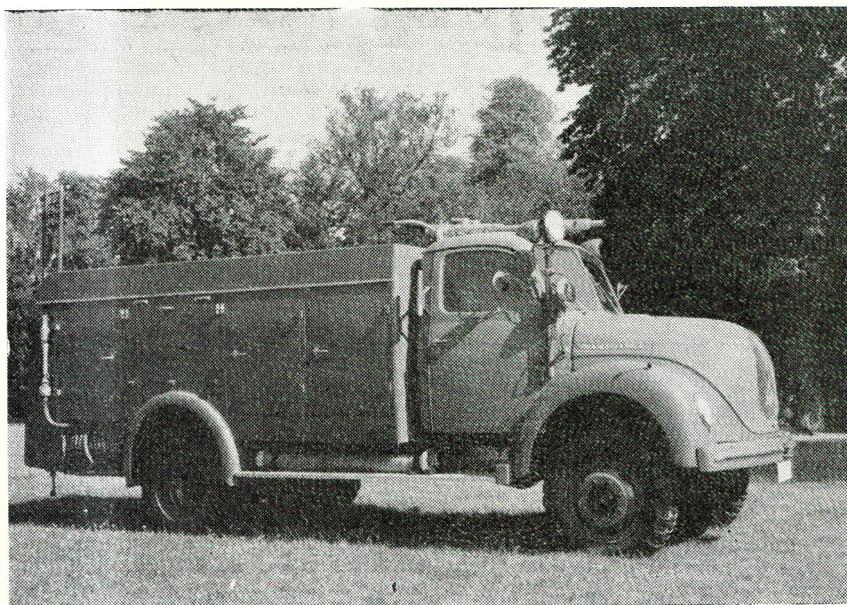
de la preparación personal del Jefe del mando de un aeropuerto moderno. Estamos obligados a hacer frente por todas partes, sin límite ni impedimentos para resistir a toda clase de variaciones del tiempo, y sobre todo del viento, enemigo principal de la extinción del incendio sobre un campo abierto. La constante vigilancia de las lanzas monitoras en todo instante forma parte de una preparación sólida de la Enseñanza de Bomberos, y del mando de los grupos de socorro. Aparte de esto, deben luchar con otros impedimentos como son los motores de aviones puestos en marcha, que

bomberos del campo de aviación están obligados a cambiar su posición constantemente, para adoptar otra más estratégica, e impedir que los vientos de huracán o la fuerza motriz del motor del avión les impida echar los chorros químicos con precisión y como lo exige una operación estratégica y táctica de extinción y salvamento de un avión siniestrado. Las principales razones técnicas que guiarán a los especialistas en extinción de incendios de aviones sobre tierra, nos indica la opción del material en la forma siguiente: El gas carbónico está prácticamente eliminado

de extinciones de aparatos aéreos. Los productos derivados de halogenados de hidrocarburos no pueden utilizarse cuando el incendio sale de su primera fase de conato. Solamente nos ha quedado la Espuma. Pero esta última la absorbe una potente moto-bomba (auto-bomba), quedando una cantidad considerable siempre dentro del grupo de motor. La aplicación de Granizo les dé la oportunidad de reducir la espuma y aumentar la cantidad del producto extintor, confiando en gran parte en él, el completo éxito del salvamento de personas.

El producto extintor de «Granizo» para combatir los incendios de aviones

El aumento de toneladas y velocidades de los aparatos del vuelo, y por consiguiente la inmensa reserva del carburante, exige la mayor cuantía de los productos químicos de extinción. Además la importancia del caso nos exige poder intervenir con la máxima rapidez, entonces se puede tener alguna esperanza de salvar a la tripulación y sus viajeros. En la mayoría de los casos de incendios de aviones



Auto-bomba para aeropuertos, tipo FLF 25 M, con motor Diesel Deutz de 8 cilindros en V, refrigerado por aire, de 170 HP, con tanque de agua de 3.500 litros, tanque de espuma de 350 litros, instalación de CO₂ con 270 Kg., bomba centrífuga e instalación de emergencia y de riego.

no se puede pretender disponer de las bocas de incendios, cerca del lugar del siniestro. Los productos extintores, igual que todo el aparato para la proyección a distancia debe estar montado sobre los vehículos de tracción a cuatro ruedas, llamados «todo-terreno», y sobre todo muy rápidos. Las condiciones ideales serían de los vehículos cuyas características técnicas puedan reunir las siguientes condiciones: Vehículos rápidos de todo-terreno; Capacidad de transporte de gran cantidad de productos extintores; Equipados del potente grupo motriz, capaz echarles a distancia; Con una moto-bomba en los casos en que se puedan utilizar. Se entiende que la rapidez exige ligereza del camión, sin llevar los productos de gran consumo y de peso elevado. En la lucha contra fuegos de aviones en tierra, tenemos un modelo del camión equipado de CO₂ (Nieve carbónica), más conocido por su aislamiento y refrigeración. Después tenemos un camión con espuma, y el último avance de la técnica de extinción, compuesto de «Granizo». Se proyecta a distancia en la forma siguiente: el material contra incendios compuesto de polvo seco está guardado en un depósito. Aparte tenemos a disposición una botella de gas carbónico, la cual nos suministra la fuerza de presión. El «MG 15»: La combustión de magnesio. En el incendio de un aparato aéreo no debe continuarse la extinción con espuma, desde el momento en que ha empezado a arder el magnesio. La extinción efectuada por el producto de «Granizo» les ga-

rantiza el éxito total de la operación, y ante todo les brinda la oportunidad de salvamento de personas.

Entre el material ultramoderno para tal servicio de primera acción se puede recomendar un nuevo producto químico francés «Tribromofluor», que es una sustancia gaseosa a base de bromuro y flúor. Entre los útiles de aparatos de salvamento, es indispensable tener unas «tijeras» que actúen mediante la fuerza eléctrica, y les permitan cortar cualquier clase de aluminio que entre en la construcción del avión. Estas enormes tenazas efectuarían el trabajo con rapidez y facilidad, igual que las tijeras corrientes lo hacen con una hoja de papel. Los servicios de bomberos del aeropuerto deben tener sus coches veloces y todo-terreno, ya que en la mayoría de las veces los accidentes ocurren en lugares apartados y fuera de algún camino. Por ejemplo: un camión especial de 20 toneladas de fabricación americana, equipado de pistones (lanzas monitoras) fué preparado en los talleres de París, para el aeropuerto internacional de Orly, y el coste ascendió a dos millones de pesetas españolas. Otro aparato americano conocido como modelo 0-10, tan usado por las Fuerzas del Ejército del Aire en las bases norteamericanas de Europa, ya es familiar para nosotros los profesionales. Una re-

ciente fabricación francesa: Auto-Tanque-Espuma «Latil», de potentísimas y manejables lanzas monitoras, unidas con mangueras de presión y cargadas sobre los carretes de «pronto-socorro» de una sustancia química, es lo más eficaz para sofocar las llamas ocultas de avión.

Tribromofluor

El Tribromofluor está compuesto de una mezcla de tres derivados de halogenados de hidrocarburos, por tanto es un agente extintor de la familia del tetracloruro de carbono y del bromuro de metilo.

El tetracloruro de carbono se ha utilizado a pesar de su débil eficacia y además de presentar el grave inconveniente de formar, cuando se proyecta sobre fuego, grandes cantidades de oxicluro de carbono (fosgeno). El empleo de este producto es cada vez más restringido.

El bromuro de metilo posee cualidades extintoras notables, su empleo permite obtener resultados sorprendentes, pero su toxicidad es muy elevada y sólo los usuarios advertidos, prudentes y conocedores del material pueden utilizarlos al aire libre sin peligro.

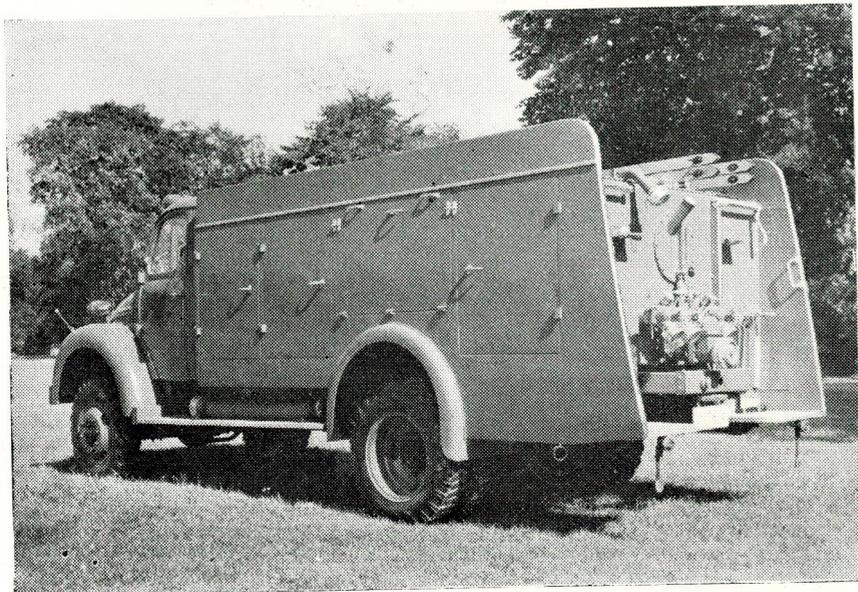
Desgraciadamente, esta toxicidad no siempre se ha revelado al público y la ignorancia de algunos usuarios ha arrastrado a accidentes bastante numerosos, algunos mortales.

Como consecuencia de estos accidentes, en algunos países, bajo la insistencia de especialistas toxicólogos, se han tomado algunas medidas a fin de informar a los usuarios y de limitar la capacidad de los extintores. Esta última medida es un error, un extintor de bromuro de metilo es más peligroso dentro de un automóvil que un gran aparato sobre un terreno de aviación. Es conveniente notar que el

base aérea de Cazeaux, por cuenta del Ministerio del Aire francés.

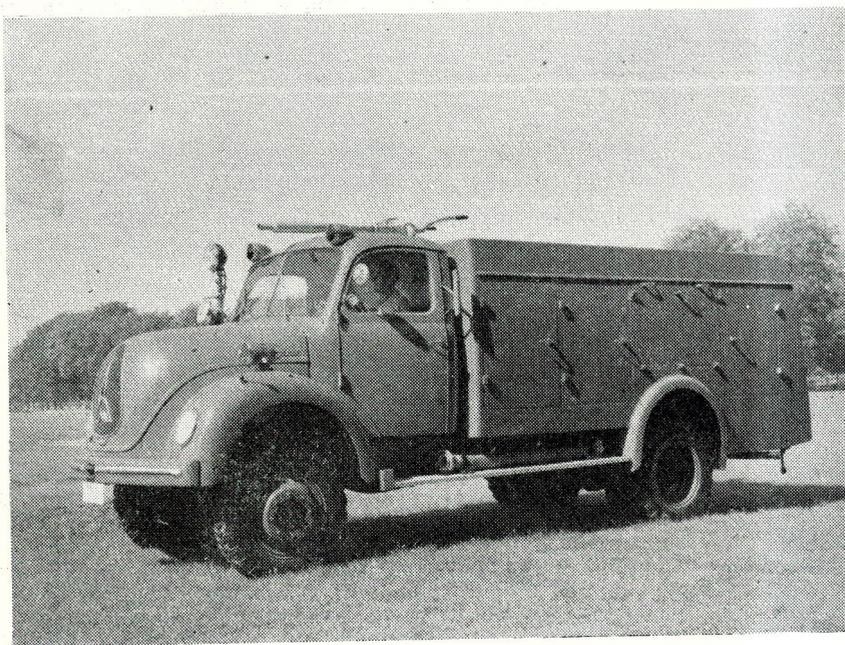
En estas pruebas se dió una puntuación formada por el producto del tiempo de extinción en segundos por el peso del producto en kilos.

El primer puesto fué conseguido por el «T. B. F.» con una puntuación de 1.168 puntos; en tanto que el bromuro



Auto-tanque fumígeno capacitado para hacer frente, mientras llegan todas las fuerzas de bomberos. Es recomendable para las ciudades, sobre las cuales vuelan los aviones, por su tamaño fácil de manejo en una calle o patio estrecho, donde también ocurren desgracias aéreas.

«TLF 15 T», sobre chasis Magirus-Deutz de 3 12/2-4 toneladas con motor Deutz-Diesel de 6 cilindros en V, refrigerado por aire, de 125 CV. Tanque monocasco de acero. Capacidad del tanque: 2.700 litros. Bomba centrífuga de 1.500 litros por minuto montada en el centro del vehículo con devanadera para el primer ataque. Puesto de mando en el extremo posterior del vehículo. Cabina para el conductor y dos bomberos. Puede incorporársele instalación de espuma.



peligro es debido a la concentración de gas tóxico como consecuencia del vaciado de un aparato en un local determinado.

Basta una concentración de 23 grs. por m³ de aire para que en una exposición durante 15 minutos en esta atmósfera sea mortal, en tanto que para el «Tribromofluor» serían necesarios 900 grs. por m³.

Por otra parte la concentración tolerable de bromuro de metilo para una jornada de 8 horas, es de 5 cgrs. por m³ de aire, mientras que el «T. B. F.» es de 1'3 cgrs. (por m³ de aire), siendo por otra parte su poder de extinción muy superior, como lo demuestran los ensayos hechos en la

de metilo consiguió una puntuación de 4.710, es decir, un poder de extinción 4 veces inferior.

En el cuadro que reproducimos a continuación se aprecia claramente la relación existente entre la toxicidad de varios agentes extintores:

	Concentración mortal para una exposición de 15 minutos	Concentración tolerable para 8 horas
Bromuro de metilo	23 grs. por m ³ de aire	0'005 grs. m ³
Tetracloruro de carbono	180 » » »	0'2 » »
Clorobromometano	340 » » »	0'35 » »
Tribromofluor	900 » » »	1'3 » »

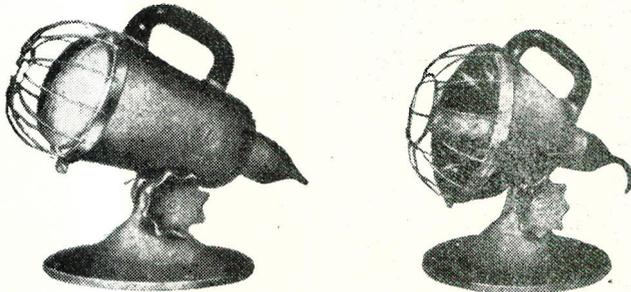
Estas cifras demuestran claramente el interés toxicológico del Tribromofluor. En cuanto a su eficacia, es muy superior a la de los demás productos.

El «Tribromofluor» puede utilizarse sobre las más altas tensiones eléctricas, es inalterable, no corroe, no mancha. Los extintores que contienen este producto pueden ser utilizados varias veces, hasta el agotamiento de su carga (pueden recargarse tantas veces como sean necesarias).

Estos extintores pueden utilizarse en todos los climas y no es preciso tomar precauciones contra las heladas.

Condiciones ideales de todo coche de bomberos

Un coche todo-terreno dotado de potentísimos parachoques delante y atrás, que lleve dos faros delanteros de 35 ó 50 centímetros de diámetro. Un faro con bombilla especial naranja (antiniebla), pues así no precisa disminuir la potencia de la luz cuando hay otro vehículo a la vista, y además penetra mejor en la niebla; otro faro rojo (con la bombilla colorada, para no disminuir la fuerza del reflector). Encima del techo debe llevar obligatoriamente otros dos faros rojos más pequeños, un poco inclinados para que los coches que vengan por ambos lados puedan reconocerle fácilmente. Cada cristal debe estar protegido por una red, para evitar que se rompa. Es imprescindible poner las luces traseras potentes, pero con preferencia cuadradas para facilitar el control a distancia. Estas luces deben ser de dos colores: naranja y rojo, de forma cuadrada o de ba-

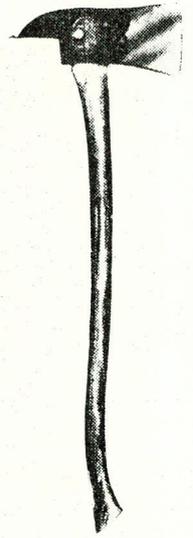


Reflectores con cable de producción americana.

rras un poco alargadas. Esto también es muy recomendable para los laterales del vehículo. Como los vehículos a tracción de cuatro ruedas quedan siempre altos, es posible instalar por debajo de la carrocería un faro giratorio automático, igual que lo tienen los aviones cuando despegan o aterrizan. En verano, cuando los rayos del sol hacen imposible el uso de las luces artificiales es necesario colocar por delante, y encima del techo dos banderines de colores más fuertes, y dibujos geométricos de gran tamaño cuyo contraste e insignia de la unidad hace reconocer fácilmente a distancia el vehículo de salvamento. Los coches de bomberos deben ser muy potentes y nunca sobrecargados, con facilidad de arranque incomparablemente mejor que el de otros vehículos.

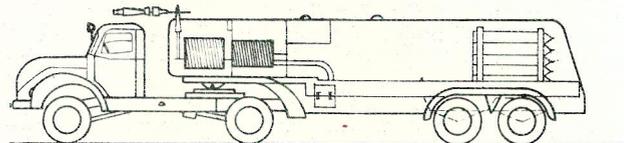
Propulsados por gasolina de plena combustión química para no disminuir su fuerza, deben desarrollar mucha velocidad en un tiempo record. Los bomberos del aeropuerto están obligados a usar los vehículos más rápidos aún, los cuales pueden alcanzar sin dificultad la velocidad de 130 kilómetros hora, ya que las pistas del aeropuerto les ofrecen la posibilidad de desarrollar estas velocidades con seguridad. Es conveniente equiparlos con puertas plegables, con vistas a una posible actuación en calles estrechas. Es de suma importancia separar al conductor de la autobomba por detrás y por el lado, pues al tomar las curvas, cuando el vehículo corre a una llamada de urgencia, puede ocurrir que los bomberos se inclinen sobre el volante y accidentalmente pueden interponer su pie entre los pedales, impidiendo así el manejo, hasta provocar una falsa maniobra. Es muy recomendable que todos los asientos estén provistos de sus cinturones de seguridad, igual que en los

aviones, resistiendo mejor así la dotación a la ruta en malas condiciones o a los bruscos cambios y virajes del coche que corre muy rápido y no siempre por buen terreno. También cada vehículo de salvamento debe estar en posesión de una potentísima sirena y de campanas que funcionen eléctricamente. Es recomendable instalar dos reflectores por delante, con bombillas amarillas de naranja, pero

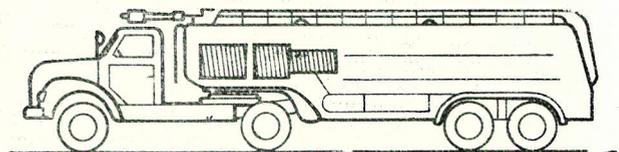


Hacha de bomberos americana.

muy manejables, igual que otros dos atrás cuando deben trabajar en oscuridad y en la niebla. Esa luz de naranja no les molestará ni deslumbrará cuando trabajen de frente. Hay actualmente modernísimos reflectores con tal inclinación de sus espejos de aumento, que ni siquiera de cerca dejan alguna sombra, llamados «yalitiques». Precisamente están en el uso corriente de los hospitales, cuando los cirujanos operan, pues sus manos no quitan la vista a los médicos asistentes, impidiendo que una sombra disminuya la alta precisión de una operación. El chofer debe llevar un casco protector, especialmente hecho para tales casos, algo parecido al casco minero, que le dará plena seguridad de que no se le golpeará la cabeza cuando tenga dificultad del terreno. Igualmente debe tener un cable de-

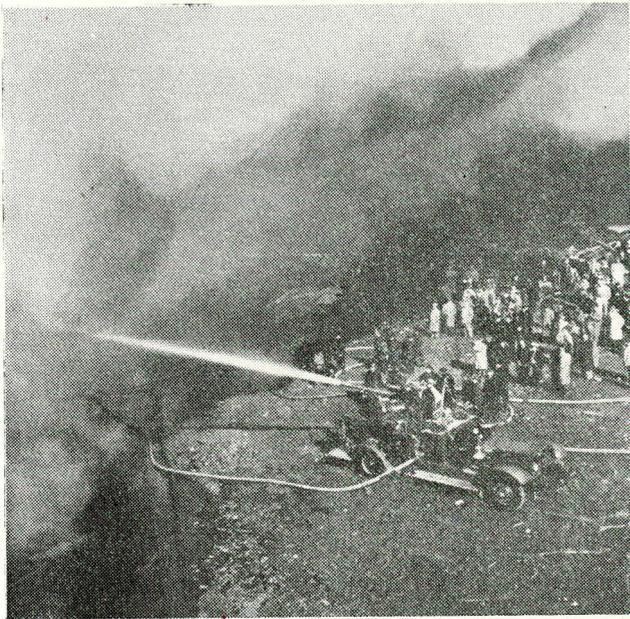


Magirus-Deutz. Modelo recientemente creado, cuya entrega comenzará pronto. Será para todo terreno y de gran potencia. Tiene una velocidad de 70 Km. hora, y una dotación de tres hombres incluido el conductor.



Gran vehículo especial para extinción en aeropuertos, tipo «FLF 25 S», compuesto de tracto-camión y semi-remolque con motor Diesel-Deutz de 8 cilindros en V, refrigerado por aire con 170 HP y tanque para agua con una capacidad de 8.000 litros, tanque de espuma para 800 litros e instalación de CO2 con 960 kg., bomba centrífuga tipo FPM 25/8, bomba de alta presión y bomba para el lanzamiento de espuma, así como instalación de emergencia y lanza-monitor.

lante del motor, movido por éste, cabrestante de montaje delantero, para sacarse a sí mismo cuando encontrará dificultades mayores en el terreno. Un conjunto de barras de madera con un juego de hachas, palanquetas y palas, es también muy necesario para tenerlas junto con las cadenas por si el vehículo patina sobre la nieve y hielo. Referente



Bomberos profesionales americanos. Extinción del incendio con agua y espuma, causado a un poblado por un avión caído.

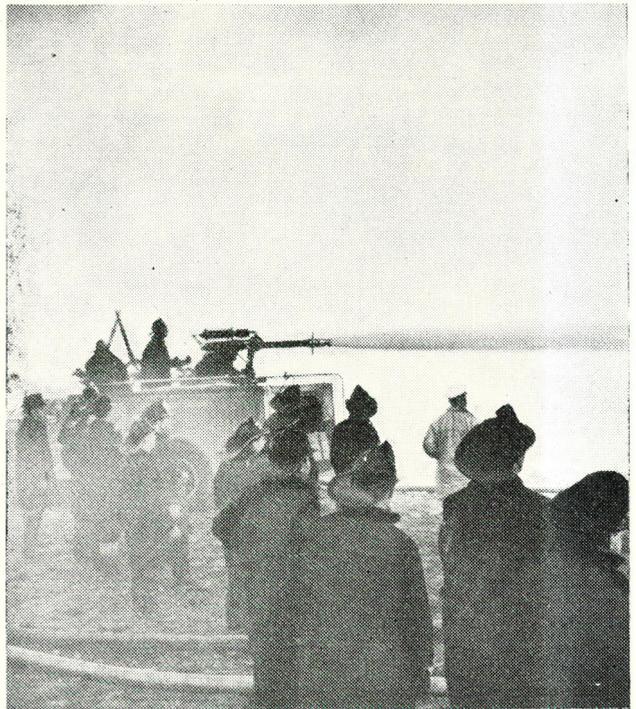
a las luces especiales sobre el techo de la cabina del conductor, está indicada la luz intermitente para destacar más en el intenso tráfico urbano y de carretera. Tomando en cuenta los trabajos que deben efectuar y el manejo del múltiple instrumental de aparatos es necesario, así les recuerdo, proveer a cada reflector de una red protectora para evitar se rompa a la primera ocasión. El sol intenso de España, al igual que la niebla impide la visibilidad. Por eso es recomendable, además, una visera delantera con cristales irrompibles antirrayos solares, dotada de un escudo en plástico transparente de color rojo, manejable por el mismo chofer y ofreciéndole plena seguridad, aunque tenga que tomar la ruta directa contra el sol intenso al amanecer o al atardecer. Los mejores plásticos son de producción alemana. Las luces indicadoras sobre el techo de la cabina del conductor deben estar elevadas a cierta altura, para facilitar distinguirlas a distancia, aunque algunos coches pequeños de salvamento fueran de construcción baja. Los indicadores del cambio de dirección de fabricación inglesa, hechos de goma y pintados con colores fosfóricos muy fluorescentes, son los más prácticos para colocarlos sobre cada autobomba. Cada chofer debe tener al lado de su cama una palangana pequeña donde humedecer una toalla para lavarse en diez segundos sus ojos, tan indispensable para conducir con seguridad en la noche y en el día. Los vehículos de bomberos del aeropuerto deben tener una visera perforada en el techo del mismo, equipada de un cristal irrompible y antirrayos solares, para poder observar cada avión en el vuelo; también cuando pasa por encima.

Servicio de Ambulancia de Urgencia Médica

Un Departamento de Extinción de Incendios debe tener este servicio no solamente para proteger a sus hombres, sino para hacer frente a cualquier accidente donde exigen la presencia de un médico y urgente traslado del herido. En primer lugar a cada alarma y acelerada salida del Parque de Bomberos de un camión «Pronto-Socorro» debe responder

también una ambulancia con médico como medida preventiva. A la llamada de Ambulancia sale ésta de igual forma que un coche contra incendios: alarma, luces y timbre que suena, indicaciones sobre unos tableros de gran tamaño, a qué vehículo corresponde el servicio requerido. Debo mencionar que cada vehículo estacionado con su respectiva dotación tiene un cuadro reservado en los tableros interiores del Parque, y así se completa la labor y perfección de una alarma, siendo más preciso y visible que los altavoces instalados. Como es fácil comprender, las ambulancias deben estar bien escogidas técnicamente. Ultimamente en España se ha puesto en circulación una ambulancia francesa «Renault» con dos camillas estables y las otras dos plegables. Tiene la ventaja de que es bastante veloz para el tráfico de la capital y su techo suficientemente alto para entrar y salir o atender en ruta a los heridos. Además de este tipo que con muy buen rendimiento rueda por las calles de Madrid, se debe procurar las ambulancias de todo-terreno con tracción a las cuatro ruedas motrices. Tampoco deben tener el techo bajo, ni volumen demasiado pequeño o de turismo, pues esto dificultaría la tarea del médico para la asistencia en el interior. Como se debe observar, ninguna ambulancia del Departamento de Incendios sale sin su médico, el cual llevará su maleta y otros accesorios para poder atender a toda clase de asistencia y eventuales complicaciones. Estas ambulancias sirven para salvamento de las personas y no para trasladarlas, a excepción de que tal traslado deba efectuarse con la máxima urgencia para poder salvar una vida humana. Hay costumbre de que las ambulancias usen el reflector rojo. Pero esto no es correcto, pues una cruz blanca muy simple por su dibujo, pintada sobre el fondo rojo, sería lo más idóneo para ese servicio.

Tampoco la sirena ininterrumpida está indicada para el uso de las ambulancias, sino una señal acústica de cuatro tonos melódicos, pero fuertes, son más soportables para un herido que aún no está sin conocimiento. Además, una cam-



Bomberos profesionales americanos. Extinción del incendio con agua y espuma, con boquilla de la lanza monitora estrecha.

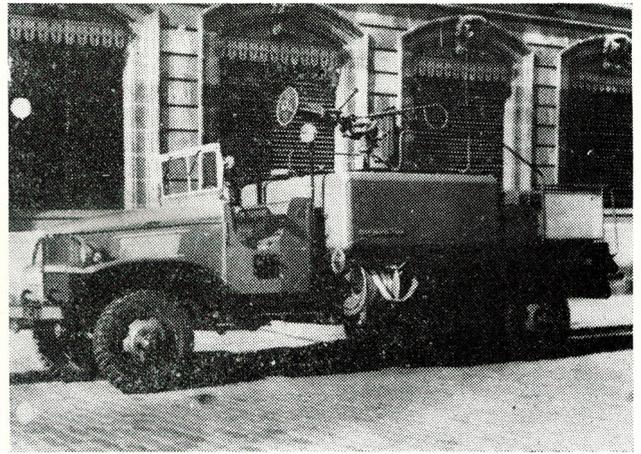
pana eléctrica completará la sonoridad de la ambulancia trazando más fácilmente el camino entre muy intenso tráfico de una capital. Está indicado para llevar por encima del techo un banderín flotante al aire, de color rojo con una cruz blanca. Así le distinguirán mejor, por el día, de otros vehículos, los cuales algunas veces se parecen bastante a

distancia, y esto facilitará la tarea de los agentes de la circulación, al menos en el casco urbano. Para el servicio de Ambulancias de Urgencia Médica se debe aplicar distintivo de la cruz blanca sobre el fondo encarnado, siendo tal insignia registrada y protegida por el uso fuera del Departamento. Como coincide que la cruz blanca sobre el fondo cuadrado y rojo es también escudo del Estado Federal Suizo, les aconsejo usar el mismo, pero sobre el fondo rojo redondo, y así se distinguirán entre sí. Las otras ambulancias deben usar la cruz verde, azul o violeta para distinguirse de las otras. Referente a las señales acústicas les recomiendo una de cuatro tonos consecutivos, parecida o igualada a la de los bomberos alemanes y franceses, junto con una campana de funcionamiento eléctrico. Estas señales tienen la ventaja de que, cuando un herido está con conocimiento, no es molestado por el sonido profundo y ruidoso de una sirena ininterrumpida, la cual en tales circunstancias puede ocasionar un gran cansancio psíquico y una fuerte depresión nerviosa sobre el herido. Para las ambulancias de traslado de enfermos es suficiente una campana eléctrica, pero cuyo funcionamiento sea menos intenso que las de urgencia médica. Estas ambulancias deben tener montado el funcionamiento de señales acústicas, no a base de timbre, sino con una palanca con regulador automático. Por ejemplo: si no conviene tocar sirena y campana junto y sin interrupción, entonces un cambio de la palanca sobre el tablero orientador nos permite acoplar un tono de sirena, seguido de campana eléctrica, unos segundos de silencio y de nuevo otra vez lo mismo. Así se puede elegir desde el tablero de orientación, la intensidad más adecuada para el camino de ambulancia del Departamento de Incendios.

Es muy recomendable mantener los distintivos de banderines, como más fácil de reconocer a distancia durante el día de sol intenso. Como se comprende, pueden desarrollar velocidades únicamente las ambulancias del Departamento de Incendios, siendo las otras ambulancias más obligadas a respetar las señales del tráfico, y siendo a su vez respetadas y privilegiadas por los agentes de la circulación, pero sin velocidades excesivas, siendo estas últimas el privilegio exclusivo de las ambulancias del Departamento de Incendios. Para los casos de catástrofe hay una ambulancia del tamaño de un autobús, la cual contiene

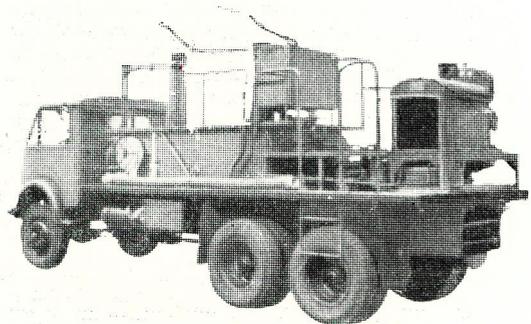


Bomberos profesionales americanos. Reducción del fuego y regar las cenizas. Incendio provocado por un avión caído.



Bomba-tanque construido por la «Continental Ibérica de Incendios, S. A.», para el servicio en los aeropuertos.

dentro todo el quirófano ambulante para proceder sin demora en el lugar mismo a la debida asistencia facultativa, cuando no hay tiempo suficiente para trasladar los heridos a un hospital, que en la mayoría de los casos está bastante lejos del lugar de la desgracia. Existe también otra ambulancia de gran tamaño, la cual abriéndose por todas partes, suministra a su alrededor 26 bandejas, con el instrumental correspondiente a cada médico y practicante que atienden a los heridos. Como se entiende, esta ambulancia llamada clínica ambulante no transporta a ningún herido. En estas operaciones de salvamento se acepta el concurso voluntario del personal facultativo que espontáneamente acude a colaborar con los médicos de nuestro Departamento de Incendios. Pueden ser doctores en medicina, médicos, asistidos por los estudiantes del último curso de la Facultad, practicantes y camilleros. Es imprescindible comprobar la identidad de cada uno, para asegurarse de la legalidad de su graduación profesional. La creciente cifra de los accidentes en la vía pública nos obliga a montar el servicio, que debe acudir



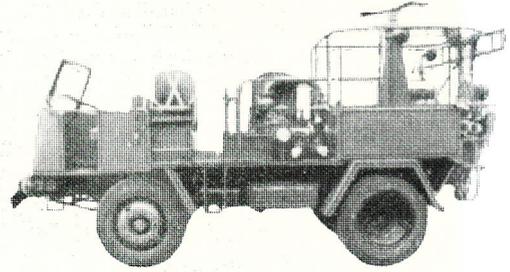
Bomba-tanque francés de la casa «Guinard», para incendios de aviones en los aeropuertos.

lo más rápido posible a cada lugar, incluso de difícil acceso. Para ello se debe dividir el servicio en dos autónomos e independientes. 1.º «Servicio de Ambulancias de Urgencia Médica», y 2.º «Servicio de Traslado de Enfermos», ya sea desde un sanatorio, hospital, casa de socorro o su casa. Este servicio debe depender de las autoridades, siendo excluido de éstas el primer servicio, como dependiente directa y únicamente del Departamento de Incendios. Las ambulancias del Departamento de Incendios deben tener la dotación compuesta por un jefe, que sea un médico como mínimo,

y el practicante, camillero y conductor. Pues tal dotación puede atender bien sobre el lugar mismo de accidente.

Es recomendable servirse únicamente de ambulancias de mayor tamaño, y equipadas con 4 camillas. Completando todo el material de salvamento con las botellas para oxigenoterapia. Las catástrofes que de repente nos enfrentan con un montón de cadáveres, ya sea de un choque de trenes, explosión o estrellamiento de un avión, nos obligan a crear una ambulancia de cadáveres de gran capacidad. Hay unas que pueden encerrar restos humanos de 27 cadáveres, con toda higiene para el personal sanitario, siendo equipado de un frigorífico de congelación para evitar olores insanos, retrasando así la descomposición y facilitando la autopsia por el forense. Es conveniente marcarla con una cruz negra, sobre la cruz blanca, para distinguirla entre las otras ambulancias. Esta ambulancia de cadáveres forma la parte integral del Servicio a las órdenes del Departamento de Incendios. Están equipados con ella los principales Parques de Bomberos. También aquí debe ir un Médico, para identificación adecuada por sexos y edades de los cuerpos humanos, destrozados y sacados entre escombros en trozos; así la presencia de un Médico facilitará el trabajo de completar cada cadáver sin mezclarlo con otro. Es muy necesario, y sobre todo humano, mantener por el mismo Departamento de Incendios, un servicio de ambulancias veterinarias, donde no hay practicante, pero el lugar de Médico lo ocupe un colega suyo: el veterinario. La vida rural, las rutas en el casco urbano, y en las extensas zonas periféricas, nos dan ocasión de múltiples accidentes, donde no solamente están damnificadas las personas, las máquinas, sino también el ganado o los animales que nos sirven de tracción: caballo, mula, burro, etc. Este ramo del servicio for-

ma parte integral del servicio de ambulancias del Departamento de Incendios, pues es muy penoso ver un animal víctima de un accidente en carretera, el cual hasta sus últimos momentos nos ha servido bien y fielmente. Entonces no sería humano abandonarle. La presencia del Veterinario,



Otro modelo de bomba-tanque «Guinard», para servicio en los aeropuertos.

el cual acude con todo equipo al lugar mismo del accidente nos brinda la oportunidad de llamarnos de verdad humanos. Si no fuese posible la curación del animal, entonces se le matará, y quitará de la vía pública, resolviendo así la penosa situación del tráfico afectado por tales escenas sin remedio hasta ahora.

Giralt

BOTAS
CASCO Y
CORREAJES
PARA
BOMBERO

CALZADOS
ESPECIALES

BOTAS MONTAÑA, MOTORISTA, ESQUI
BOMBERO, BALÓN-PIÉ, CICLISTA
MONTAÑA, POLAINAS TUBOS, ETC

CALLE VALENCIA, 226 - TEL. 27 98 65 - BARCELONA



ZARZAPARRILLA 1001

ES LA BEBIDA
CIEN POR CIEN ESPAÑOLA
A BASE DE COLA

Está en todas partes!
En los bares se impone:
más bebida a menor precio.

En bodegas
y colmados,
por sólo
7,50 ptas.

la botella
familiar
de un litro

Agente exclusivo Ramo Alimentación: GABRIEL SABRAFÉN GIMÉNEZ
Cristina, 5 - Teléfonos: 22 01 03 y 22 98 71 - BARCELONA y Provincia
Distribución Bares y similares: DESTILERÍAS GONZÁLEZ MARI
Avenida José Antonio, 269 - Teléfono 24 29 95 - BARCELONA

NOTICIARIO LOCAL

FESTIVAL DE RADIO BARCELONA

El sábado día 4 del corriente mes de octubre, a las cuatro y media de la tarde, Radio Barcelona de la Sociedad Española de Radiodifusión, con el título «¡Alegre fiesta en el ruedo!», celebró un grandioso festival en la plaza de toros Monumental, en el que desfilaron destacados artistas del teatro, del cine y de la radio, los cuales deleitaron con sus actuaciones al numeroso público que asistió a tan simpático acto.

Se llevó a cabo también una interesante lucha aérea por aviones en miniatura de la sección de aeromodelismo del Aéreo Club Barcelona-Sabadell. Se lidiaron unos novillos y hubo una deliciosa zaragata de diez clowns y augustos, que fué la delicia de grandes y pequeños, entre otras de las varias atracciones que se llevaron a cabo.

Finalmente actuaron los bomberos, primero con su grupo de gimnasia ornamental, el cual recogió una calurosa ovación de todas las personas que llenaban la plaza y después se hizo una pantomima de la extinción de un incendio de una casa de madera por parte de unos bomberos equipados con material antiguo, cuyo incendio fué extinguido con eficacia y rapidez por un equipo de bomberos equipados con el nuevo material. Las fotografías que adjuntamos dan idea de la actuación de los bomberos en tan simpática fiesta.

LOTERIA DE NAVIDAD

Esta Agrupación ha adquirido todas las series del número 39.685, del sorteo de la próxima Navidad para repartirlo entre todos los asociados que lo deseen, notificando que, como de costumbre, se cobrará veinticinco céntimos por cada peseta de lotería, los cuales serán destinados para la adquisición de libros.

VISITAS

Hemos recibido la visita de Reinhold Zuske, del Cuerpo de Bomberos de Berlín.

Las cubiertas del presente número de
¡ALARMA! han sido barnizadas por
AUXILIAR DE LAS ARTES GRAFICAS
DE
P. SALVADÓ
Talleres y Oficinas: Calabria, 234 - Teléfono 30 49 66
BARCELONA

También hemos recibido la agradable visita del bombero de Sevilla José Morales Morales, que iba acompañado de su esposa.

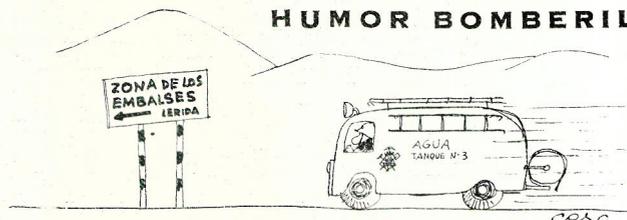
NATALICIOS

El día 3 del corriente, la esposa de nuestro compañero José Freixedes Simó, dió a luz una hermosa niña, a la que han bautizado con los nombres de Carmen, Pilar y Montserrat. Nuestra enhorabuena a los felices papás.

BOMBERO HERIDO

En el incendio ocurrido el día 16 del corriente en la calle Bofarull, nuestro compañero Agustín Forcada Vergés sufrió una herida incisa-contusa en la muñeca derecha con sección del nervio mediano, cuya lesión lo apartará durante una larga temporada del servicio activo y de nuestro equipo de balón volea, del que es un excelente jugador.

HUMOR BOMBERIL



Alarmante descenso del agua de los embalses.

A LOS BOMBEROS ESPAÑOLES

Según las estadísticas, existen en Francia dos mil quinientos centros de socorro, doce mil quinientos Cuerpos de bomberos comunales, trescientos mil bomberos voluntarios y siete mil bomberos profesionales. En los Estados Unidos dicen también las estadísticas que hay cerca de un millón de bomberos voluntarios y cien mil profesionales.

¿Cuántos bomberos hay en España?

Probablemente más de los que suponemos, o quizá menos, pero sí los suficientes para que se pueda oír nuestra voz en el concierto de las diversas profesiones que forman en la vanguardia de la Nación.



SOCIETAT DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS DE BARCELONA

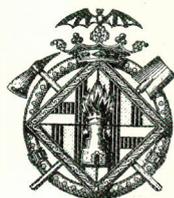
PASEO DE GRACIA, n.º 86

TELEFONO 27 90 00

FUNDADA EN 1835

Seguro de Incendios de Edificios
(BARCELONA Y PROVINCIA)

Capital asegurado	9.087.312.500
Socios	9.431
Edificios asegurados... ..	16.157
Bonificación acordada por la Junta de Gobierno sobre las primas oficiales (año 1956)	77'5%



Servicios prestados por el Cuerpo de Bomberos de Barcelona durante el mes de septiembre 1958

INCENDIOS

- Día 2.—Amadeo Torné, del 28 al 36 (Hospitalet de Llobregat).
 Día 2.—Avda. de la Victoria, frente al núm. 104.
 Día 3.—Call, frente al núm. 11.
 Día 5.—Avda. San Antonio M.^a Claret, 190.
 Día 6.—Lérida, 9.
 Día 7.—Aragón, 535, pral., 3.^a
 Día 8.—Libertad, 20.
 Día 11.—Sans, 88.
 Día 12.—Pasaje Alió, frente al número 92.
 Día 12.—Buenos Aires, entre Villarreal y Urgel.
 Día 13.—Casanova, 53.
 Día 13.—Pasaje Minero, 7 y 9 (Hospitalet de Llobregat).
 Día 15.—Ricart, 22.
 Día 16.—Plaza Universidad, 9.
 Día 17.—Casanova, 246, bajos.
 Día 17.—Avda. Capitán López Varela, 140.
 Día 18.—Progreso, 471 (Badalona).
 Día 18.—José A. Clavé, frente al número 1.
 Día 19.—Roger de Flor, 123.
 Día 19.—Avda. Marqués del Duero, frente al núm. 82.
 Día 20.—Wellington, 16.
 Día 20.—Torrente Gornal (Hospitalet de Llobregat).
 Día 21.—Mesón de San Antonio, 6.
 Día 21.—Pedro IV, 326, bajos.
 Día 22.—Villarreal, frente al núm. 21.
 Día 22.—Avda. San Antonio M.^a Claret, 206.
 Día 23.—26 de Enero, 66 (Hospitalet de Llobregat).
 Día 23.—Muntaner, frente al número, 481.
 Día 25.—Cairo, 4.
 Día 27.—Paris, 154-156.
 Día 29.—Arco del Triunfo.
 Día 30.—Santa Teresa, 5, bajos.

AMAGOS

- Día 2.—Elcano, 34, portería.
 Día 3.—Bailén, 68.
 Día 6.—Rda. San Antonio, frente al núm. 32.
 Día 6.—Huertas, 3, 1.^o, 2.^a
 Día 9.—Ausias March, 130, 1.^o, 1.^a
 Día 7.—Carmen, frente al núm. 3.
 Día 12.—Rocafort, 231.
 Día 12.—San Jorge, 9, 1.^o, 1.^a
 Día 13.—Pje. Segura, s-n. (San Justo Desvern).
 Día 13.—Bach de Roda, 108.
 Día 14.—Ronda Universidad, 37, bajos.
 Día 15.—Pujós, 36, 1.^o, 1.^a (Hospitalet de Llobregat).

- Día 15.—Marina, 229.
 Día 16.—Travesera de Gracia, frente a los núms. 4 y 6.
 Día 17.—Roger de Flor, 215, bajos.
 Día 17.—Concepción Arenal, 126, 1.^o, 2.^a
 Día 18.—Lepanto, 226.
 Día 19.—Abad Zafont, 11.
 Día 25.—Bailén, 244, 2.^o, 1.^a
 Día 25.—Sagrera, 179.
 Día 25.—Avda. José Antonio, 384.
 Día 25.—Avda. José Antonio, 632.
 Día 28.—Sugrañes, 11, 3.^o, 2.^a

SALVAMENTOS

- Día 2.—Guipúzcoa (Acequia La Ver-neda).
 Día 3.—Rosal, 12, portería.
 Día 3.—Urgel, frente al núm. 187.
 Día 4.—Entenza, frente al núm. 160.
 Día 10.—Avda. José Antonio, esquina Borrell.
 Día 12.—Cerdeña, 323, azotea.
 Día 15.—Vallmajor, 34 y 36.
 Día 16.—Avda. Meridiana, 213, bajos.
 Día 20.—Autopista Prat de Llobregat (Prat de Llobregat).
 Día 22.—Rubi.
 Día 24.—Ramblas, frente al núm. 121.
 Día 25.—Sans, frente al núm. 439.
 Día 26.—Villarreal, frente al núm. 146.
 Día 27.—Consejo de Ciento, 242.

AUXILIOS VARIOS

- Día 2.—Balme, 133, portería.
 Día 3.—Marqués de Setmanat-Nicaragua.
 Día 3.—Rda. San Pablo, esquina Cera.
 Día 6.—Paso bajo Muralla.
 Día 6.—Consejo de Ciento, 304, 6.^o, 1.^a
 Día 6.—Carmen, frente al núm. 114.
 Día 6.—Ronda Universidad, 23, 5, portería.
 Día 7.—Rambla Cataluña, 113.
 Día 8.—Rosal, 4, 1.^o, 1.^a
 Día 9.—Diputación, esquina Calabria.
 Día 12.—Manila, 45, ático, 2.^a
 Día 12.—Avda. Meridiana, frente al núm. 14.
 Día 12.—Avda. José Antonio, frente 26 de Enero (Hospitalet de Llobregat).
 Día 14.—Urgel, 174, 3.^o, 4.^a
 Día 14.—Aurora, 21, 2.^o, 2.^a
 Día 14.—Consejo de Ciento, 323.
 Día 16.—Layetana, 43.
 Día 16.—Balsas de San Pedro, 26, 3.^o, segunda.
 Día 16.—Bruch, 55, 3.^o, 2.^a
 Día 16.—Córcega, 642, 3.^o, 2.^a
 Día 16.—Olzinellas, 111.
 Día 17.—Aribau, 108, 1.^o
 Día 17.—Pasaje Marimón, 22, 3.^o, 2.^a
 Día 19.—Castellón de la Plana, 3.
 Día 19.—Sicilia-Aragón.
 Día 20.—Margarit, frente al núm. 72.

- Día 20.—Rosellón-Cerdeña.
 Día 22.—Final Párroco Triadó.
 Día 22.—Villarreal, frente al núm. 60.
 Día 23.—Aribau, 142, 2.^o, 2.^a
 Día 25.—Nueva de San Francisco, 2, 1.^o
 Día 25.—Pl. de la Victoria-Avda. Generalísimo Franco.
 Día 28.—Paseo de San Juan, 89, 4.^o, 2.^a
 Día 29.—Pasaje Maluquer, 8.

BOSQUES

- Día 1.—Paseo Valle de Hebrón. (Residencia Sanitaria.)
 Día 6.—Carretera Sardañola, junto al kilómetro 6.
 Día 7.—Can Caralleu.
 Día 21.—Monte de Orsá, frente al número 35.
 Día 23.—Carretera de las Aguas (San Pedro Mártir).
 Día 29.—Pabellón del Tibidabo.

CHIMENEAS

- Día 18.—Rosellón, 167.
 Día 19.—San Antonio M.^a Claret, 135.
 Día 30.—Plaza Calvo Sotelo, 5.

FALSAS ALARMAS

- Día 11.—«Forat del Vent», en Vall-daura.
 Día 14.—Córcega, 204, 1.^o
 Día 27.—Sobre Carretera de las Aguas Vallvidrera).
 Día 29.—Ataulfo, 15.
 Día 29.—San Hermenegildo, 26, 3.^o, 1.^a
 Día 29.—Marqués del Duero, frente al núm. 51.

RESUMEN

Incendios	32
Amagos	23
Salvamentos... ..	14
Auxilios varios	34
Bosques.	6
Chimeneas.	3
Falsas alarmas	6
Total	118

Servicios prestados hasta el 30 de septiembre. 1.278.

Autorizamos la reproducción total o parcial de los artículos que publica esta revista, citando su procedencia.

CHOCOLATES
SURROCA

El Caballito Blanco

RESTAURANTE

MALLORCA, 196
TELEFONO 30 50 38
BARCELONA

A. ORIACH

VIDRIERAS ARTISTICAS

DIPLOMA Y MEDALLA DE HONOR EN LA
I EXPOSICION INTERNACIONAL DE ARTESANIA
CELEBRADA EN MADRID. MAYO 1953

VILLARROEL, 50 - TELEFONO 23 07 59 - **BARCELONA**

RECEPTORES
AMPLIFICADORES
EQUIPOS ALTA FIDELIDAD

Radio Guibernau

MUEBLES PARA RADIOS Y
RADIOGRAMOLAS-ACCE-
SORIOS Y REPARACIONES

VILADOMAT, 94
TELEFONOS :
23 49 12 - 23 21 97
BARCELONA

JOSE CASTELLS

ARTICULOS DE VIAJE Y CAMPO

Gran surtido en Mundos, Maletas y Sacos de mano
Monederos Señora y toda clase de artículos de piel
Carteras para Colegial y Viajante - Collares para
perros.-Especialidad en los encargos.-Precios limitados

CALLE DE ARIBAU, 57 - TEL. 39 65 55 - **BARCELONA**

TRANSPORTES OCCIDENTALES
"TRANSOC", S. L.

Madrid, Valencia, Bilbao, Murcia, Sevilla y Barcelona

CARGAS COMPLETAS Y PAQUETERIA
SERVICIO RAPIDO Y DIRECTO

DEPOSITOS CENTRALES:

AUSIAS MARCH, 142
TELS. 25 41 13 - 26 72 97
BARCELONA

ANTONIO LEYVA, 54
TELEFONO 28 01 14
M A D R I D

Cine ALEXANDRA

Máxima distinción

LOS MEJORES PROGRAMAS

BARCELONA

Bar Restaurante

REGUANT

CASANOVA, 15
TELS. 43 18 80 - 24 63 48

BARCELONA

COMERCIAL PROVEEDORA

ABAURREA

VENTA A PLAZOS SIN CUOTA DE ENTRADA

Sastrería - Uniformes - Gabardinas - Reversibles - Camisería - Mantelerías
Sábanas - Toallas - Ropa interior - Calzados - Relojería - Estilográficas, etc.

Fernando, 23, entl.º, 3.º
Entrada por Raurich, 5 - Tel. 22 88 15

BARCELONA

Almacenes Agapito

SEDAS - LANAS - ALGODONES - CONFECCIONES

Calle Buenavista, 39
Menéndez Pelayo, 11
Teléfono 28 37 10
BARCELONA

Le recuerda las facilidades de pago que da a todo
funcionario del Cuerpo de Bomberos y a su familia.

Esos Almacenes están adheridos a C. U. S. A.
¿Quién pita? Almacenes AGAPITO.

Los bomberos de Barcelona pueden
solicitar informes dirigiéndose a
JOSE M.ª COLL MARTORELL

¿Qué pasó?... Que Parsi lo apagó

Extintores de Incendios **PARSI**

Garantía ★ **Seguridad** ★ **Economía**

Aparatos adecuados para cada industria, almacenes, talleres, salas de
espectáculos, comercios, garages, camiones, coches de turismo, motos,
casas particulares, etc., etc.

Pida una demostración sin compromiso a:

INDUSTRIAS PARSI, S. L.

Aragón, 141 - 143 • BARCELONA • Teléfonos 23 77 46 - 24 02 54

ABARRERA

VENTA A PLAZOS SIN CUOTA DE ENTRADA

Sastrería - Uniformes - Gabardinas - Reversibles - Camisera - Mantelerías
Sábanas - Toallas - Ropa interior - Calzados - Relojería - Estillográficas, etc.

Fernando, 23, entl.º 3.º
Entrada por Raurich, 5 - Tel. 22 88 15

BARCELONA

COMERCIAL PROVBODOKA

Almacenes Agapito

SEDAS - LANAS - ALGODONES - CONFECCIONES

Le recuerda las facilidades de pago que da a todo
funcionario del Cuerpo de Bomberos y a su familia.

Estos Almacenes están adheridos a C. U. S. A.
¿Quién pita? Almacenes AGAPITO.

Los bomberos de Barcelona pueden
solicitar informes dirigiéndose a
JOSE M.ª COLL MARTORELL

Calle Buenavista, 39
Menéndez Pelayo, 11
Teléfono 28 37 10
BARCELONA

¿Qué pasó?... Que Parsi lo apagó

Extintores de Incendios PARSÍ

Garantía ★ Seguridad ★ Economía

Aparatos adecuados para cada industria, almacenes, talleres, salas de
espectáculos, comercios, garages, camiones, coches de turismo, motos,
casas particulares, etc., etc.

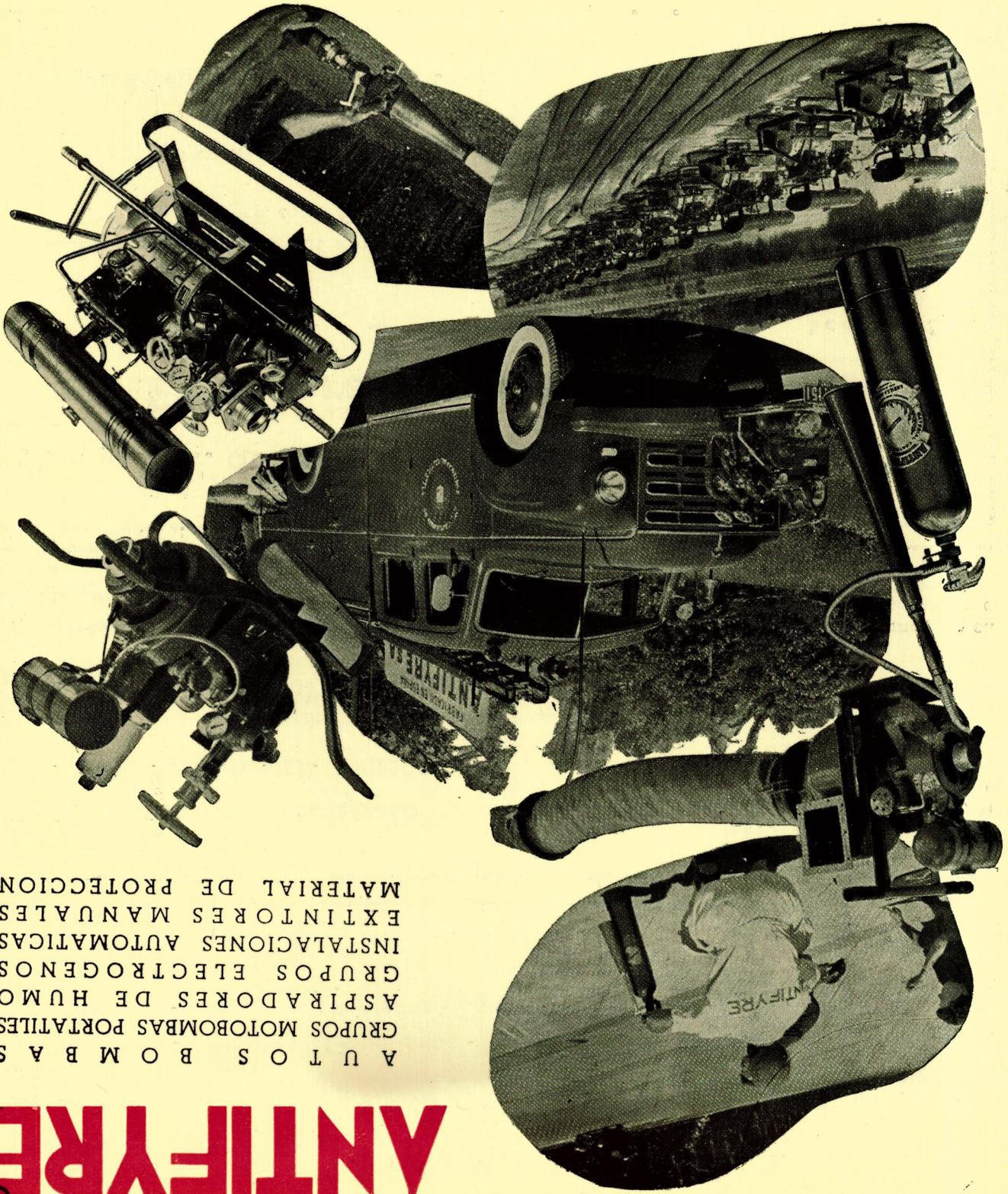
Pida una demostración sin compromiso a:

INDUSTRIAS PARSÍ, S. L.

Aragón, 141 - 143 • BARCELONA • Teléfonos 23 77 46 - 24 02 54

ANTIFYRE

AUTOS BOMBAS
GRUPOS MOTOBOMBAS PORTATILES
ASPIRADORES DE HUMO
GRUPOS ELECTROGENOS
INSTALACIONES AUTOMATICAS
EXTINTORES MANUALES
MATERIAL DE PROTECCION



NUNEZ DE BALBOA, 47 - TEL. 266068 - MADRID