

AGRUPACION CULTURAL Y DEPORTIVA
DEL CUERPO DE BOMBEROS DE BARCELONA



¡ALARMA!



INCENDIO EN UNA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

N.º 10
OCTUBR
1951



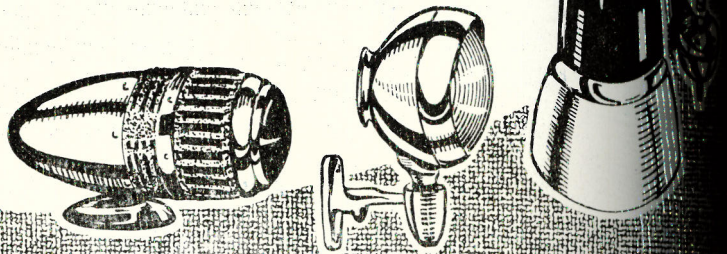
José Artés de Arcos

SOCIEDAD ANONIMA

Declarada Empresa Modelo por el Estado

BOCINAS, SIRENAS, FAROS DE LUZ GIRATORIA Y ORIENTABLES, ACCESORIOS DE USO EXCLUSIVO PARA LOS SERVICIOS DE AMBULANCIAS, POLICIA, BOMBEROS, ETC.

BARCELONA
ALMERIA
MADRID



TIBIDABO

Paraíso de los niños

SIEMPRE NUEVAS
— ATRACCIONES —

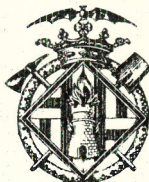
¡ALARMA!

PREVENCIÓN

EXTINCIÓN

SALVAMENTO

Año XV
3.ª Epoca



Núm. 10
Octubre 1961

AGrupACION CULTURAL Y DEPORTIVA DEL CUERPO DE BOMBEROS DE BARCELONA
PROVENZA, 178 BARCELONA TELÉF. 230 30 30

DEPOSITO LEGAL. B. 2110. - 1958

Editorial

Hemos entregado a la imprenta el original de esta revista apenas se había clausurado el II CONGRESO NACIONAL DE BOMBEROS, que se ha celebrado del 6 al 12 de noviembre en nuestra ciudad, pero el atraso que lleva ésta no nos permite publicar ninguna noticia del desarrollo del mismo, cosa que hemos de dejar para el próximo número de noviembre, donde publicaremos con carácter extraordinario todo el desarrollo del II CONGRESO y para cuya preparación estamos trabajando desde el primer día.

El motivo de este retraso es debido precisamente por haberse celebrado el II CONGRESO NACIONAL DE BOMBEROS en nuestra ciudad, y haber tenido que dejar completamente aparte, en sus últimas semanas, todas las actividades de la Agrupación Cultural y Deportiva, para dedicarnos por completo a la organización del CONGRESO, ya que, como han podido apreciar los que han acudido estos días a Barcelona, hemos tenido que desarrollar una gran actividad para lograr que fuese lo más acertada posible esta reunión de los bomberos españoles en nuestra ciudad.

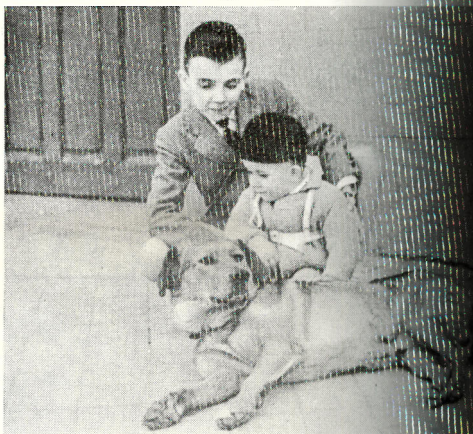
Esta revista, pues, aparece dentro de un compás de espera por las actividades desarrolladas por los bomberos españoles en los últimos años, espera supuesta e impuesta por los factores de tiempo y trabajo, pero que no es motivo para que nos crucemos de brazos esperando a ver lo que publicará ¡ALARMA!, ya que uno de los que acudieron a Barcelona ha de ser portavoz entre sus compañeros de Cuerpo de lo que oyó y vio en nuestra ciudad y estudiar juntos la manera de poder colaborar mejor en esta gran familia que formamos los bomberos españoles, mientras nosotros preparamos esta revista de noviembre que, debido a lo complejo de su contenido, aparecerá más tarde de lo que todos esperamos.

SUMARIO

| | <u>Pág.</u> |
|---|-------------|
| Editorial | 5 |
| A «Golfo», perro mascota de los bomberos de Madrid | 8 |
| Salvaguarda de los buques de la Armada | 8 |
| Inmersión submarina | 21 |
| Deportes | 27 |
| Noticiario | 31 |

A "GOLFO", PERRO MASCOTA DE LOS BOMBEROS DE MADRID

Por MARIA ANGELES MARTANO



No hace mucho, solamente dos o tres noches, me encontraba leyendo, cuando el conocido y siempre alarmante sonido de la sirena del coche de los bomberos se dejó oír en la calle; al darme cuenta que paraban cerca, me asomé al balcón, y efectivamente, enfrente de la casa que yo habito, los coches acababan de pararse y con la rapidez propia de estos hombres, siempre dispuestos a olvidarse de ellos mismos, subieron diligentes a prestar su servicio; afortunadamente, sólo se trataba del derribo de una cornisa, reblandecida por las recientes lluvias y... también llegaste tú, «Golfo»;

te vi de pie (mejor dicho, de patas) en medio de los hombres, como uno más dispuesto a colaborar, y también saltaste del coche y entre ellos te perdiste volando arriba, tú sabes bien cuán eficaz puede ser la ayuda, penetrando entre el humo y las llamas, riendo aquí, buscando allá, tratando de salvar por suerte a algo chiquitito como tú, quizá alguien que llora indefenso tras de una cortina de humo, buscando cuando tu fuerza no te permita a ti mismo salvar a una persona desvanecida. Qué orgullo grande el tuyo, «Golfo», en un cuerpo tan pequeño. Confieso que sentí una opresión en la garganta al verte salir delante de tus amigos los bomberos, pero a todos como contándolos, que no faltará ninguno, no, pues tú hubieras vuelto a buscarlo, y como todos estaban en sus puestos, saltaste al coche y ellos firme y orgulloso sobre tus patas, os fuisteis satisfechos del deber cumplido.

Qué inteligencia la tuya, «Golfo»! ¡Qué orgullo y entrega total a estos hombres que a ti también te rescataron de una muerte cierta en el fondo de un pozo! Cuando veo el coche de bomberos que presta un servicio, siempre te veo a ti también «Golfo», con tus orejas enhiestas y olfateando el aire como con una impaciencia en los ojos de querer llegar pronto para ser útil... Una plegaria del fondo de mi corazón se eleva a Dios: ¡Sé que no haya desgracias, y que estos hombres buenos...

Peletería
Solsona Romañá, S. A.

Plaza Cataluña, 9, pral. Teléfs. 221 24 37
231 55 40

BARCELONA

M A Y O R
Y DETALL

IMPORTACION Y
EXPORTACION



S.A.I.D.A.

S. A. INDUSTRIAS DEL ALUMINIO

BATERIAS DE COCINA Y OTRAS
PRESION EN ALUMINIO

≡ BARCELONA ≡

COOPERATIVA INDUSTRIA DEL TAXI

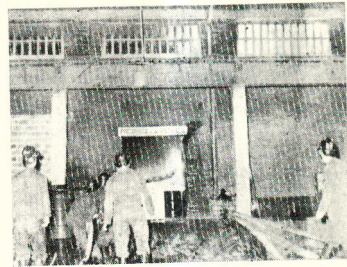
TAXI DE URGENCIA

-

Teléfono 250 90 00

NUESTRA PORTADA

A las 0 horas 44 minutos del día 29 del pasado mes de septiembre, se declaró un importante incendio en una fábrica de productos químicos, sita en el Camino Fiscal de Santa Coloma, s/n., de nuestra ciudad. A nuestra llegada, ardía la mitad de una planta de cemento armado, habiéndose derrumbado parte de la techumbre. Acudieron los bomberos del Cuartel Central y Sagrera, a las órdenes del Jefe Accidental del Cuerpo, señor José M.ª Jordán, y del Jefe de Guardia, señor Gallemí, con seis bomba-tanques y una motobomba, empleando una hora en extinguir el incendio. (Foto Guitart.)



... a sus puestos! Y tú también, «Golfo», perro noble y fiel, duermas esta noche en tu colchoneta acariciada por las viriles manos de tus amigos bomberos. Mucho y muy bien se ha escrito sobre el perro, cuyo destino es servir al hombre, y del que solicito únicamente una caricia en pago a la entrega total de su vida. Pienso en Axel Munthe, con su hermoso libro «Strømmer et Bêtes»: en José Ochoa y Benjumea, con su exquisito libro «Tras los pasos de Prim», que deberían leer todos los que aman al perro, y los que no le aman también, pues estoy segura que muy hondo de los mismos sentirían nacer un sentimiento de ternura hacia el perro. Con mi humilde pluma, y con mi pobre prosa, quiero también contribuir a ensalzar al perro, a ti, «Golfo», y a todos los perros que a diario os dais pruebas de vuestra desinteresada fidelidad, a los perros que os dejáis morir de tristeza sobre la tumba de vuestro amo. ¡Perros cobayas al servicio

de la investigación, perros de Sanidad y la Cruz Roja, perros policías y del Ejército, perros de salvamento de montaña, perros contrabandistas, ¿y por qué no?, cuando al pasar un alijo de contrabando, ocultándoos de los carabineros, servís a vuestro amo por el que dais la vida si es preciso, y también a todos los perros vagabundos, cuyos ojos, en continua interrogante hacia el hombre, nos piden con húmeda mirada un poco de compasión, a todos y a ti, «Golfo», os dedico estas líneas con mi sincera admiración y honda ternura.

Cuando en el más allá nos tengamos que presentar todos ante el trono del Todopoderoso, tú, con tu menudo trotecillo y tu inteligente mirada te acercarás al Señor, que sonriendo acariciará tu lomo, quizá un poco chamuscado, y colocándote un resplandeciente casco de bombero, te enviará a jugar con los ángeles. Ay, «Golfo», ¡quién como tú! pudiera en esa hora decir: «Misión cumplida, ¡Señor!»

¿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 253 78 30 - 253 78 31

Salvaguarda de los buques de la Armada

Nos complacemos en reproducir este artículo publicado en la revista Permanente de la Lucha Contra el Fuego de la República Argentina, del que es el Jefe del Centro de Instrucción y Adiestramiento en Control de Averías de la Marina de Guerra de esta nación, Teniente de Navío don Rafael A. trata de un muy interesante trabajo en el que su autor nos hace conocer la ardua tarea que se realiza en ese Centro, a fin de capacitar al personal naval en la tan importante como fundamental misión de asegurar que los buques estén "flotando, navegando y combatiendo".

Durante la pasada guerra mundial hemos visto desarrollarse en todos los mares una lucha multiforme, como consecuencia de la cual los aliados perdieron el 80 % del tonelaje que poseían en 1939; para ser más exactos, 777 buques ingleses y 140 americanos, además de 684 japoneses que, sumados a los alemanes y de otros países, arrojan un total de 2.682 buques hundidos como consecuencia de la incorporación de las armas modernas.

Efectivamente, ningún buque por grande que sea y bien construido que esté puede resistir por sí SOLO una concentración de armas modernas. En la pasada guerra sucumbieron rápidamente buques de último modelo: «TIRPITZ», «PRINCIPE DE GALES», «REPULSE», «YAMATO», «WASP» y muchos otros. Cuatro portaaviones desaparecieron en la batalla de Midway. Italia perdió 19 cruceros, Japón 35, Inglaterra 30 y Estados Unidos 10. Fueron hundidos 400 destructores y los alemanes perdieron 731 submarinos. Hay que reconocer entonces que la guerra moderna es costosa, y que el que va a batirse en el mar ha de contar con múltiples riesgos.

Pero no vamos a hablar solamente de los buques perdidos en la última guerra, sino que también de los salvados, de los que triunfaron de sus heridas y que fueron más numerosos que los perdidos y cuya historia es poco conocida, pero en los cuales sus tripulaciones disciplinadas y bien organizadas contribuyeron en un porcentaje bien elevado a la victoria de su nación. El portaaviones «FRANKLIN», el crucero pesado «SAN FRANCISCO», el crucero ligero «BOISE» (hoy nuestro actual A.R.A. «9 DE JULIO») y el destructor «SELLFRIDGE» por citar sólo uno de los muchos de cada tipo, son todos valerosos ejemplos dentro de sus características de lo que puede lograrse con voluntad y capacidad.

Hace mucho tiempo que la guerra en el mar coloca a las dotaciones de los buques frente a dos elementos igualmente temible: el fuego y el agua; y en el mar no hay más que

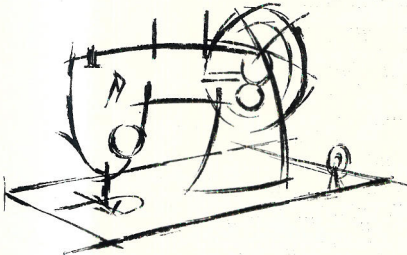
dos salidas: o se domina el siniestro o este nos trae rápidamente en náufragos. En este caso el agua como apagar los incendios es un arma de doble filo, cuando la empleemos más estaremos inundando nuestro buque. La Armada se da el nombre de CONTROL DE AVERÍAS, la organización que estudia los problemas que surgen respecto del combate y que es precisamente la encargada de resolverlos a bordo.

¿Cuántas dotaciones han vencido en esta lucha? En 1945 sufrieron impactos 41 portaaviones de los Estados Unidos, pero solamente se hundieron 11 y de estas fuerzas propias obligadas por razones tácticas los otros se sobrevivieron a sus heridas. Pudieron hacerlo gracias a una eficiente Organización de Control de Averías.

El acorazado alemán «BISMARCK», si bien perteneció finalmente a la abrumadora mayoría de armas navales aeronavales que le presentó su adversario, ha pasado a la historia como uno de los casos más cabales de resistencia a las averías. Cuando fue rodeado por la Flota del Atlántico Norte durante la primavera de 1941, sufrió un mínimo 30 impactos de proyectiles de 16, 15 y 14 pulgadas, alrededor de 300 impactos de munición de 8 pulgadas, 10 cruceros y un número mucho mayor de los cañones de 3 pulgadas de los destructores. Además había sido alcanzado por 3 torpedos aéreos, 2 torpedos de destructores y uno de 24 pulgadas de un acorazado. Después de haber sido alcanzado «BISMARCK» seguía a flote...; y combatiendo. Finalmente tres torpedos más disparados desde un cruzador lograron hundirlo.

Al Control de Averías podemos definirlo como una organización de HOMBRES, que INSTRUIDOS y ADIESTRADOS, haciendo uso de LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES, emplean un material ADECUADO y SUFICIENTE para mantenerlo FLOTANDO, NAVEGANDO y COMBATIENDO.

Para que un buque de guerra llene completamente su función el primer requisito es el que pueda mantenerse a flote y, si es posible, que sea capaz de contribuir al éxito ofensivo de la Armada. Aun cuando esté tan averiado



wertheim
coser mejor

PRODUCTOS  **PANREAL**

PRODUCTOS PURÍSIMOS
REACTIVOS GARANTIZADOS
SOLUCIONES VALORADAS
Y COLORADAS

La marca nacional de más extenso surtido
Producción continuada - Perfecta calidad

MONTPLET Y ESTEBAN, S. L.
Valencia, 645 Teléfono 25 11 11
BARCELONA - 13

ueda devolver el fuego enemigo, podrá ofrecerse para
 rber el castigo que de otra forma sería dirigido a bu-
 cesillos. En la eventualidad de que la avería sea tan seve-
 que obligue al buque a retirarse de la acción, su objetivo
 alcanzar la seguridad en tan buenas condiciones como sea
 ble, para que pueda ser reparado y retorne al servicio
 en el tiempo mínimo.
 La habilidad de un buque para resistir averías dependerá
 su capacidad para:

- Mantener: la estanqueidad
- flotabilidad
- estabilidad
- maniobrabilidad
- movilidad

Proveer adecuada protección contra incendios.

Mantener en servicio los sistemas principales.

Facilitar el cuidado de heridos.

Dar protección contra ataques radiológicos, químicos y biológicos.

Los numerosos ejemplos de la última guerra lo primero nos enseñan es la importancia de los instantes que siguen al momento del impacto o la explosión, en la reacción personal situado en las proximidades de la avería. Tanto así que suele decirse: «Si el buque no se hunde a los minutos de haber recibido un impacto, es que se nos presenta una buena oportunidad para ponernos a trabajar y salvarlo.»

En la mayoría de los casos el Comandante no sabe bien que ocurre; es tal la rapidez de los acontecimientos que no tiene a bordo idea cabal de lo que está sucediendo. Por lo tanto, estos primeros instantes son preciosos si los equipos de Control de Averías no acuden rápido a los primeros incendios e inundaciones, para controlar aquellos con los diversos equipos de que disponen o abriendo la lluvia de hangares y las inundaciones de las santabárbaras, apagar la ventilación; o para limitar éstas taponando rumbos cerrando portas y tapas escotillas, apuntalando mamparas y cubiertas, interrumpiendo o reemplazando circuitos eléctricos y siempre informando de las averías. El desastre

puede sobrevenir irremediamente. La suerte del buque se encuentra en estos momentos críticos en manos de estos hombres unidos al resto del buque sólo por la Central de Control de Averías que coordinará sus esfuerzos y asesorará al Comandante sobre las posibilidades del buque para sobrevivir.

En los intrincados interiores de un buque de guerra el humo de los incendios y los gases tóxicos de las explosiones no encuentran una salida fácil, todo está oscuro por la diabólica combinación del humo y las luces que han fallado por la explosión, las puertas, tapas y escotillas cerradas bajo una rígida disciplina de clausura para impedir que las inundaciones progresen de un compartimiento a otro ayudando a configurar una sensación de encierro mortal. El piso ya no es horizontal porque el buque se habrá inclinado hacia un costado por efecto de las primeras inundaciones, el agua sube y habrá que seguir trabajando con ella quizás hasta el pecho. Las quejas de los heridos se sumarán al cuadro de destrucción y muerte. Pero así y todo hay que seguir trabajando para salvar el buque y con él a los compañeros que esperan. En estas condiciones la desmoralización puede caer rápidamente sobre estos hombres, un pequeño traspié puede tener una importancia vital para ellos, aunque sea insignificante para la suerte del buque.

Para evitar que estos hombres se desmoralicen y conseguir una reacción rápida ante el peligro, es indispensable que estén preparados por un adiestramiento serio y profundo, que los haya puesto cerca lo más posible a estas situaciones, junto con una adecuada preparación del buque y de los materiales de que disponen para controlar averías e incendios. Esta preparación, tanto de hombres como de materiales, es la llave del éxito en Control de Averías.

Vamos a ver ahora cómo adiestra nuestra Armada a las tripulaciones de sus buques para que se hallen permanentemente preparados y para que puedan contar con una eficiente Organización de Control de Averías.

Años atrás el adiestramiento era realizado a bordo de los buques durante tediosos zafarranchos en que todo consistía en pararse al lado de una manguera o matafuego y, desgraciadamente, nunca se podía llegar ni a rozar siquiera los límites de la realidad (incendiar o barrenar un buque de guerra no es cosa de todos los días). Después de la Segunda Guerra Mundial y comprobada la importancia de esta tarea fue creado en el año 1950 el CENTRO DE INSTRUCCIÓN Y ADIESTRAMIENTO EN CONTROL DE AVERÍAS E INCENDIOS en la Base Naval de Puerto Belgrano, más comúnmente conocido en toda la Armada con la sigla que forman sus iniciales: C.I.A.C.A.I. De principios modestos, como toda empresa de esta naturaleza, año a año fue incrementando sus instalaciones e importancia gracias a hombres visio-

Giralt

BOTAS
CASCOS Y
CORREAJS
PARA
BOMBERO

CALZADOS
ESPECIALES

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



CALLE VALENCIA, 326 - TEL. 27 98 65 - BARCELONA

Mientras dure el edificio Vd. agradecerá el confort de



Solicite la visita de
 nuestro Representante
 por simple llamada al
 número **239 72 40**

DE ALUMINIO ANODIZADO

Industrias Semi-metálicas, S. A.

NUMANCIA, 118 BARCELONA

narios que supieron aquilatar el valor de su actividad desde sus comienzos, gozando en la actualidad de un bien ganado prestigio en la Institución Naval y aun fuera de ella, como lo prueba el hecho de que cerca de 700 alumnos pasan anualmente por sus aulas e instalaciones de adiestramiento.

Por todo lo dicho desde un principio se sobreentiende que la misión de este Centro es la de instruir y adiestrar al personal de la Armada Nacional a defender a sus buques y a sí mismos, contra las diversas contingencias que se les pueden presentar en el mar, ese enemigo potencial de todo aquel que ose navegarlo, tanto en tiempo de paz por efecto de las fuerzas de la naturaleza, colisiones con otros buques o incendios de los numerosos materiales inflamables que se llevan irremediabilmente a bordo; como en tiempo de guerra

en que a las ya mencionadas se suman las acciones del enemigo desde la superficie, el aire o bajo el agua. El combate llega aun más allá. También se prepara al personal contra sus heridas y las de sus compañeros hasta que se les presta la atención médica, y a sobrevivir en el mar cuando, pese a todo, se ha hundido dejándolos en la más precaria condición de náufragos.

Un lema, que en su exageración sólo pretende resaltar la necesidad de la tenacidad y el indomable espíritu de nunca darse por vencido, preside sus actividades. «Que la potencia de las armas modernas pueda hacer pedazos a los buques en pedazos, el Control de Averías de los buques, sigan FLOTANDO, NAVEGANDO y TIENDO.»

Las tareas principales enunciadas traen aparejada una serie de misiones secundarias íntimamente relacionadas con ellas. La instrucción y más aun el adiestramiento, se ven a prueba diariamente la calidad de los equipos reales acrecentando el incentivo de los hombres por encontrar mejores cuando no son del todo perfectos. Es así que existe una sección dedicada al desarrollo y investigación tanto de los equipos como de los métodos de enseñanza. Esto se ve ayudado por el realismo de las simulaciones y por el estudio de siniestros pasados e incidentes de guerra. De este modo se aprecian los resultados de un sistema o equipo y la eficiencia de diversos métodos de organización; los que, junto con las ideas nuevas que surgen, se estudian y analizan, elevándose luego a ser sometidos a las autoridades competentes de la Armada.

Se hacen asesoramientos sobre protección contra incendios en buques, y en general sobre todo lo relativo a la seguridad en los mismos en lo tocante al diseño y equipamiento. También las instalaciones terrestres requieren revisiones, pero en este caso es necesario dejar constancia de que en trabajos de envergadura se ha contado, en repetidas oportunidades, con la colaboración desinteresada de la Dirección de Bomberos de la Policía Federal, la que con la experiencia de los hombres que ha destacado para la inspección de muchos de sus propios requerimientos, ha establecido normas y medidas de inestimable valor en las extensas zonas que abarcan las Areas Navales.

Además de los alumnos que provienen de los destacamentos de la Armada y que incluyen dotaciones de las Bases Navales y Aeronavales, Fábricas de Reparación y Astilleros que hacen cursos de acuerdo a sus necesidades, concurren también tripulaciones de buques mercantes, oficiales, cadetes de la Escuela Naval Militar y Escuela de Náutica, personal de la Prefectura Nacional Marítima, la Escuela Industrial N.º 11 de la Nación (Curso de Instrucción Industrial), de Cuerpos de Bomberos de localidades cercanas a la Base y obreros de destilerías estatales.

También se editan en forma regular Manuales de Instrucción que luego se distribuyen por los buques y establecimientos, ayudando así a mantener las enseñanzas impartidas

¡ALTO EL FUEGO!

con extintores

TINKER

Carros de ESPUMA NEUTRA
y ESPUMA FISICA

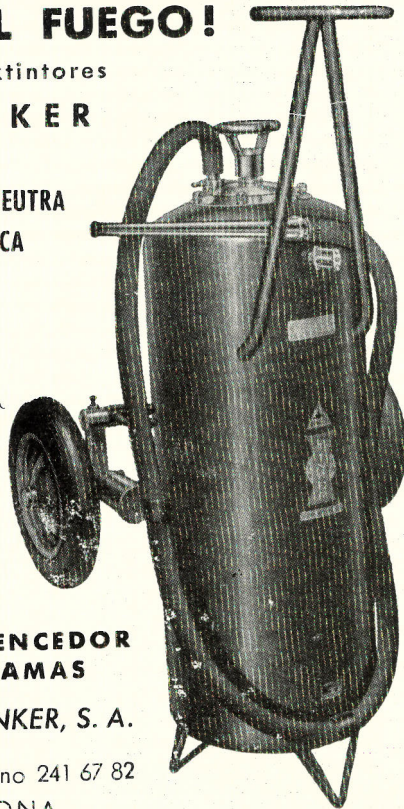
especiales para
factorías, aeródromos,
serrerías, papeleras,
fábricas de muebles, etc.

Detectores de Incendio -
Instalaciones Automáticas, etc.

TINKER EL VENCEDOR
DE LAS LLAMAS

INDUSTRIAL TINKER, S. A.

Rosal, 61 - Teléfono 241 67 82
BARCELONA



SOCIETAT DE SEGUROS MUTUOS CONTRA INCENDIOS

DE BARCELONA

PASEO DE GRACIA, n.º 86

TELEFONO 227900

FUNDADA EN 1835

Seguro de Incendios de Edificios
(BARCELONA Y PROVINCIA)

| | |
|---|--------------|
| Capital asegurado | 9.087.322,50 |
| Socios | 1.100,00 |
| Edificios asegurados... .. | 1.100,00 |
| Bonificación acordada por la Junta de Gobierno sobre las primas oficiales (año 1956) | 170,00 |

... y facilitando la instrucción a dar en cada buque o
 ... dado que es un punto de permanente insistencia de
 ... la instrucción dada en el Centro debe ser mantenida con
 ... periódicos dados en los destinos de los alumnos. Al-
 ... de estas publicaciones están encaradas desde un pun-
 ... de vista ameno, es decir, se pretende que cada hombre
 ... agrado en poseer una de ellas y que de vez en cuando
 ... tiene una mirada a sus páginas resultándole su lectura in-
 ... tante e instructiva. La redacción es simple, ocurrente,
 ...ándose profusamente ilustrada con caricaturas didácticas.
 ... llega a decir que: «Un buque es una casa construida a
 ... ergo y a lo ancho, y que además flota». En una de ellas,
 ... la narración gira sobre un personaje central, que ha ido
 ... viendo luego en otras visto su éxito, y que se define así
 ... el prólogo:
 ... vamos a presentarle a un marinero de tantos, que lla-

maremos MARINGOTE para diferenciarlo de un buen ma-
 rinero.

MARINGOTE es un buen muchacho, pero se equivoca
 siempre. Es el hombre que en los buques está siempre malo-
 grandando los trabajos. Hay MARINGOTES en cada categoría
 a bordo. Esta vez lo encontramos como miembro de un Trozo
 de Control de Averías. ¿En qué se diferencia usted de él?
 Sea honesto, estúdiense, y sobre todo: ¡NO SEA MARIN-
 GOTE, SEA MARINERO!»

Los cursos que se dictan en este Centro son variados y sus
 diferencias consisten fundamentalmente en las funciones que
 desempeñan sus alumnos a bordo. Así, hay cursos para Co-
 mandantes, otros para Jefes de Control de Averías, otros
 para el personal de los Trozos, Telefonistas, de los Grupos
 de Incendios, y finalmente uno para aquellos que aunque
 no pertenecen a la Organización, por el sólo hecho de estar
 a bordo tienen la obligación permanente de velar por la se-
 guridad de su buque. Su duración oscila entre un día a un
 mes y poseen validez, que puede ser de uno a tres años, de-
 pendiendo ésta de la importancia de la tarea y siendo su
 fundamento impedir que los conocimientos puedan diluirse
 por la acción conjunta del tiempo y de la falta de aplicación
 de los mismos.

Lógicamente, todos los cursos tratan sobre las muchas
 y variadas contingencias y averías que pueden producirse a
 bordo, a excepción de aquellos dedicados a resolver proble-
 mas de establecimientos terrestres de la Armada.

Las incidencias más comunes son los incendios, que se
 producen y extienden rápidamente, pudiendo terminar, si no
 son rápidamente controlados y limitados, en gigantescos ho-
 locaustos cuando llegan a los tanques de combustible o en
 terribles explosiones cuando alcanzan las santabárbaras. En
 los portaaviones el peligro recrudece por la carga de aero-
 nafta que llevan estos buques para abastecer a sus aviones y
 por el siempre riesgoso proceso de aterrizar en el escaso es-
 pacio de una cubierta de vuelo en comparación con la am-
 plitud de las pistas de los aeródromos. Las medidas de pre-
 vención se recalcan permanentemente y uno de los dichos
 preferidos es que: «Al buque hay que tenerlo listo para el
 combate y no listo para quemarse.» Sobre estos temas se
 dictan los cursos de «Lucha Contra Incendio en Aviones
 y Rescate de pilotos» y el de «Lucha Contra Incendios a
 Bordo», que es común a todo el personal de la Armada des-
 de la más alta a la más baja jerarquía, y, por consiguiente,
 el más concurrido.

Las inundaciones provocadas por aberturas en el casco
 es el otro peligro, y el mayor, de los que se ciernen sobre
 un buque. Pero no solamente por rumbos entra el agua, la
 gran cantidad de tuberías, que cruzan por el interior a lo
 largo y a lo ancho, y llevan fluidos de todo tipo, consti-
 tuyen un riesgo semejante. Cómo sacar el agua del interior
 del buque, cómo mantener a éste derecho, cómo impedir que
 siga entrando y cómo lograr que las consecuencias de los
 impactos no afecten los servicios vitales de propulsión, luz
 fuerza, incendio, achique, estanqueidad, artillería, etc., y, al
 mismo tiempo, la lucha contra incendios se enseña en el

Almacenes JORBA

Los almacenes de Barcelona



en donde siempre comprará
 usted más barato

ABAURREA, S. A.

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. 222 88 15

BARCELONA

curso para los Trozos de Control de Averías junto a las medidas para reforzar estructuras deformadas. Un mamparo o un porta que soportan el peso de la inundación de un compartimiento vecino, se deforman rápidamente y pueden ceder invadiendo otras zonas del buque; el caso es aún más grave cuando los embates del mar actúan sobre ellos. Se los debe, entonces, apuntalar para mantenerlos en su posición y también taponar las lógicas filtraciones. Este trabajo es especialmente engorroso, ya que debe trabajarse casi siempre en lugares confinados y condiciones adversas de iluminación con puntales de madera de relativamente grandes dimensiones que deben ser cortados y calzados de modo que sólo la experiencia y los conocimientos pueden permitir seleccionar adecuadamente. El concepto general de todas estas medidas es el de «Rumiar a toda hora la consigna de que la Organización de Control de Averías debe mantener, cueste lo que cueste, el buque a flote, con sus hélices en movimiento y su cubierta derecha para que los muchachos de la aviación naval puedan salir a arrojar sus confites, los torpedistas lancen sus peces explosivos, los antisubmarinistas sus bombas y los artilleros puedan cumplir conscientemente su tarea de vaciar la santabárbara en la cabeza del enemigo».

Cuando este curso es realizado por los oficiales que pertenecen a la Organización del Control de Averías, se le incorpora la materia Estabilidad que trata del manejo de esta condición del buque mediante una adecuada distribución de pesos líquidos y sólidos y una adecuada también corrección e interpretación de las curvas de estabilidad, las que nos indicarán el valor de ésta en la variación del centro de gravedad, la altura metacéntrica y el máximo brazo adrizante en la condición creada por la avería. Cuando éstas se producen con las lógicas inundaciones, el agua embarcada representa un peso considerable que inclinará al buque hacia un costado aumentando al mismo tiempo su calado. Este peso agregado deberá ser compensado, inundando un compartimiento del lado opuesto o achicando un tanque del mismo lado. Cuando las averías son muchas o una sola grande, un pequeño error en las apreciaciones puede hacer que el buque dé vuelta repentinamente sobre sí mismo, o se hunda por la proa o popa. Estos cálculos se realizan en la Central de Control de Averías por el Oficial de Estabilidad bajo la supervisión del Jefe de Control de Averías, que al mismo tiempo, en ese puesto, coordina la acción de los trozos y mantiene informado al comandante sobre la situa-

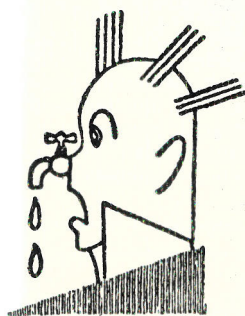
ción del buque y las probabilidades de sobrevivir. Es necesario, sobre las ventajas de abandonar para el mayor número posible de vidas humanas.

No es tan sencillo coordinar tareas tan diversas en un pequeño espacio colocado en el centro y abajo en el buque sólo unido a sus hombres por los hilos de los teléfonos excitados. Un error en la designación de un compartimiento, puerta o válvula puede ser fatal. La Central y los Trozos disponen de esquemas de las divisiones y sistemas del buque y, asimismo, si se nombran por la denominación correspondiente a su función pueden subsistir errores. Transmisión por teléfono entre el ruido de las explosiones y de las bombas para el salvamento del buque un mensaje como: «Cerrar la receptora del colector principal de incendio que está en el cuarto de comunicaciones interiores», además de ser vulnerable a muchos errores. Denominaciones como éstas se encuentran permanentemente a bordo. Es el lenguaje de la guerra. Por ello se ha creado un sistema sencillo de letras y números que permite identificar rápidamente un local o compartimiento.

De proa a popa el buque se divide en secciones numeradas por letras, generalmente tres secciones. La primera se numeran y también los locales, con la particularidad que los números impares quedan a estribor y los pares a babor. De modo que si nos envían a investigar el compartimiento P-203-H, podemos saber rápidamente que en la sección Proa, 2.ª cubierta, a estribor y bien en la sección. Como todos los locales tienen sus puertas pintadas en los mamparos y en sus portas de acceso, resulta más fácil aún. El esqueleto del buque son sus espaldas, que lo abrazan como las espaldas al pez. Si se numeran, tendremos otro sistema especialmente útil para identificar los accesorios. Si nos ordenan cerrar la válvula 1-47-3, sabemos que estará en la 1.ª cubierta, a babor de la cuaderna 47, a estribor y que es la segunda válvula de esa cuaderna contando del centro del buque hacia el costado. La letra final en la numeración de los locales nos indica el uso que se le da. Así, en el ejemplo anterior: B es Estabilidad, un comedor o sollado (dormitorio), M son las C calderas, etc.

Estas marcas de identificación junto con las marcas de clausura forman el Sistema de Marcado del buque que es conocido e interpretado claramente por todos los tripulantes.

Cuando un buque va a entrar en combate, todos los compartimientos, ya sean puertas, tapas, válvulas o tuberías,



Catarros nasales
se cortan rápidamente con los

Sellos
EUPITA

Un sello tomado en cualquier momento detiene la molesta destilación nasal.

VENTA EN FARMACIAS

ASEGURESE CONTRA LOS ACCIDENTES
POR FALTA DE ALUMBRADO

ADQUIRIENDO PARA SU AUTOMOVIL
UN JUEGO DE LAMPARAS DE RECAMBIO

FER

PREPARADOS ESPECIALMENTE PARA CADA TIPO DE COCHE

NO ESTORBAN PRACTICOS
COMODOS

**CON FER EN SU COCHE...
NO EXISTE LA NOCHE**

...en un compartimiento con otro deben ir cerrados o
 ...er interceptados para impedir que si ese comparti-
 ...o es inundado, pueda el agua pasar por esos elementos
 ...niente y así ir invadiendo el buque hasta provocar su
 ...amiento en lo que se denomina una inundación progresiva.
 Pero esta disciplina, que incluye los sistemas de ven-
 ...n parados para evitar la propagación y avivamiento
 ...ndios afecta seriamente las condiciones de vida del
 ...a que impide, por ejemplo, dar de comer, facilidades
 ...arias y otras actividades vitales. Por consiguiente, por
 ...iosa que sea para la seguridad, sólo puede mantenerse
 ...mentos de extremo peligro como lo es el combate o en

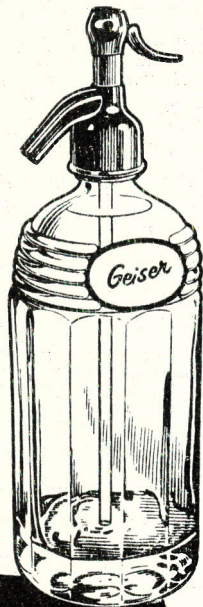
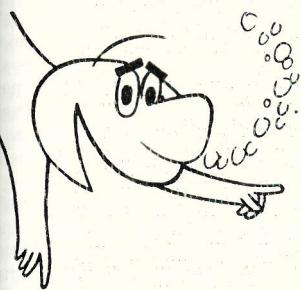
situaciones riesgosas en tiempo de paz. Cuando el peligro
 disminuye se establecen otras condiciones de clausura que
 mejoran las condiciones habitables y permiten la realización
 de tareas de rutina. Estas condiciones se denominan de clau-
 sura, y cada elemento tiene una letra claramente grabada
 que indica en qué momento debe estar cerrado y cuándo
 permanecerá abierto. La asignación de la letra dependerá de
 su peligrosidad y función con relación a la seguridad del bu-
 que. Así tenemos que en la condición de combate Z los ele-
 mentos que se cierran son los últimos que pueden significar
 peligro y aquéllos que ha sido imprescindible mantener abier-
 tos por su función. Con las tres condiciones de clausura X,
 Y y Z, y una rígida disciplina en su mantenimiento, se logra
 que el buque tenga la estanqueidad adecuada a la situación
 del momento.

El curso de Sanidad en Combate, en el que se dan no-
 ciones prácticas de primeros auxilios, permite capacitar al
 personal a atenderse a sí mismos o a sus compañeros de sus
 heridas cuando se encuentran confinados en compartimientos
 durante el combate, por efecto de las condiciones de clau-
 sura, y hasta que la atención profesional les pueda ser su-
 ministrada luego del combate o durante el mismo por me-
 dio de aperturas de portas y tapas que autoriza la Central
 de Control de Averías.

La incorporación de las armas radiológicas en la guerra
 moderna ha creado la necesidad de adoptar sistemas y equi-
 pos que permitan defender a los buques de los efectos de
 estas armas. El uso de estos equipos y las medidas para con-
 trarrestar los efectos de éstas, que son similares en forma
 a los de las guerras química y biológica, se ven hasta el pre-
 sente en el curso de Control de Averías, habiéndose desarro-
 llado un curso aparte, de la amplitud y profundidad necesaria,
 para estar al ritmo actual en la materia.

Como ya se ha mencionado, los portaaviones generan pro-
 blemas especiales de Lucha Contra Incendios, los que se ven
 por sus tripulantes en cursos particulares. En ellos se en-
 seña a combatir los incendios de los aviones que se acci-
 dentan en la cubierta de vuelo, con la misión principal de
 rescatar primeramente a sus tripulaciones cuando están im-
 pedidas de abandonar el aparato. Luego de ella la extinción
 del incendio en el avión pasa a primer plano, ya que repre-
 senta un enorme peligro para la seguridad de un buque car-
 gado de aviones, aeronave y munición. El trato con este
 inflamable, la prevención en todas sus formas y, en particu-
 lar, contra el desplazamiento de sus vapores, así como los
 métodos para combatir incendios de magnitud en lugares
 amplios, como los hangares, completan el programa del curso.

Durante la última guerra mundial, las grandes cantidades
 de buques hundidos fueron acompañadas, en muchos casos,
 por grandes cantidades de personal desaparecido. Estas pér-
 didas de personal altamente especializado y adiestrado, cuya
 desaparición lamenta la Armada más que la de sus buques,



Si Vd. desea unas bebidas
 carbónicas de calidad,
 pida siempre

**SIFON
 NARANJA
 Y LIMON**

Geiser

Avda. ROMA, 105

Publicruz

UNION LEVANTINA

SOCIEDAD ANÓNIMA DE SEGUROS

(Fundada en 1918)

CAPITAL SUSCRITO Y DESEMBOLSADO: 10.000.000 DE PESETAS

SEGUROS QUE PRACTICA:

Accidentes - Transportes - Aviación - Incendios - Cinematografía - Vida - Robo - Responsabilidad Civil - Incendios de Cosechas

Oficina para Cataluña y Baleares: Rambla Cataluña, 16 - Tel. 22 21 36 - Barcelona - Sucursales y Agencias en todas las capitales y principales poblaciones de España
 (Autorizado por la Dirección General de Seguros en 4 de junio de 1949)

**MUTUA INDUSTRIAL Y COMERCIAL
 DE BARCELONA**

SEGUROS DE INCENDIOS

FUNDADA EN 1926

Lauria. 42 - (Edificio de Propiedad) - Teléfono 222 44 90 - BARCELONA



no pueden ser compensadas de ningún modo, salvo a largos plazos. Se conoce el caso de un crucero, y no es de los más graves, que habiendo sido hundido, perdieron la vida casi 900 hombres de su tripulación, a pesar de que abandonaron el buque casi todos ellos en perfectas condiciones físicas.

Es inevitable que cuando un buque de guerra se hunde durante un combate, muchos hombres pierdan la vida. Algunos mueren porque resultan heridos y no pueden valerse de sí mismos; además, las circunstancias de la acción pueden volverse tan adversas que el buque se hunda casi instantáneamente. Otros quedan encerrados y otros ya han muerto durante el combate. Pero los que pueden abandonarlo no han terminado sus problemas, deben luchar ahora contra un enemigo más encarnizado, que es el mar. Y para poder tener éxito deben estar bien equipados y saber cómo hacerlo. Todos quieren que se salven. Bien está dicho aquello de que: «Si un buque se hunde luego de luchar valientemente contra el fuego del enemigo, la mayor cantidad de hombres deben salvarse, peleando por la vida, y viviendo, para hacer que el mayor número de enemigos pueda morir por la patria.»

Los nuevos equipos que se producen actualmente para los náufragos, así como las nuevas técnicas desarrolladas para aprovechar al máximo toda habilidad humana y toda ventaja natural para poder sobrevivir en el mar, necesitan una preparación previa de gran importancia, que la Armada da, en este caso, por medio del curso de Abandono de Buques y Supervivencia en el Mar.

En este curso se enseñan los métodos más comunes y seguros para abandonar el buque, cómo desempeñarse en los instantes que siguen al hundimiento, cómo agruparse, nadar, flotar, emplear ayudas, fabricarse salvavidas caseros con la camisa o el pantalón, cómo llamar la atención a las partidas de rescate por medio de los equipos que se les proveen, cómo extraer agua dulce del agua del mar, cómo aprovechar los peces para alimentarse, cómo abordar las costas, etc.

Vista la gran cantidad de personal que concurre a estos cursos que se han enumerado, las clases deben dictarse todo el año y los períodos de descanso son escasos, ya que cuando estos se presentan, los instructores suelen tener que embarcar en los buques para comprobar mediante inspecciones y ejercitaciones, el grado de asimilación y aplicación de sus enseñanzas; y al mismo tiempo, atesorar experiencia en el resultado de los métodos empleados en la enseñanza.

En general, el método empleado es el teórico-práctico, dándole gran importancia a esta última parte ya que ella es uno de los fundamentos de la existencia del centro. La faz teórica, no menos importante ni menos intensamente tratada, abarca la instrucción en las aulas ayudada por películas instructivas. La práctica consiste en el adiestramiento real e intensivo en instalaciones adecuadas que permiten reproducir las situaciones y emergencias ya apuntadas, y son las que dan la característica más peculiar del Centro.

Estas instalaciones comprenden:

La Escuela de Lucha Contra Incendios (E.L.C.I.), ubicada

en las cercanías del edificio principal del Centro y en un parque cercado de poco menos de una manzana de extensión. En la misma se levantan estructuras de diversas formas y tamaños que permiten realizar ejercicios variados en tamaños, clases y formas.

La mayor de ellas es una estructura de dos pisos que representa en escala casi natural la sección de máquinas y calderas de un buque de mediano tamaño, incluyendo los compartimientos superiores. Su interior cuenta con la mayor parte de los accesorios y mecanismos de este tipo de locales. El objetivo de esta estructura es facilitar a extinguir incendios de combustibles que pueden acumularse en los fondos de estos compartimientos. La extinción de estos incendios es particularmente costosa dado que las llamas suelen extenderse rápidamente por toda la superficie de la sentina y la gran cantidad de mecanismos en un espacio reducido significa gastos en tiempo y habilidad para aplicar eficientemente los métodos de extinción. Se presentan toda una serie de problemas que agravan el acceso al compartimiento, el que debe vencer la elevada concentración del humo, portando las bombas autogeneradoras de oxígeno. Así comienzan a presentarse ya las lecciones aprendidas en el aula.

Una segunda estructura, pero mucho más pequeña, es la figura el llamado «Árbol de Navidad». Consiste fundamentalmente en una casilla metálica de forma cuadrada con dos puertas de acceso, una ventana y una abertura al techo. Del centro del piso sale un tubo que se eleva unos dos metros, saliendo del mismo derivaciones horizontales de las ramas de un pino. Estas derivaciones se perforan en sus extremos, de modo que cuando se libera una aeronauta desde un tanque sumergido, ésta se ve obligada a salir por estos orificios salpicando generosamente las paredes de la casilla. Luego de circular un tiempo, a un rato se aplica un hisopo que provoca una explosión. Los alumnos deben extinguir el incendio antes de que la balsa de agua de baja o alta velocidad, sin que sea posible introducir al personal en los incendios de combustibles, fundamentalmente a demostrar el peligro de la explosión ya que luego de extinguido seguirá saliendo material derramándose de una tubería que no puede ser cerrada si las paredes no han sido suficiente refrigeradas para bajar la temperatura remanente para prender nuevamente a la explosión.

Un tanque del tipo australiano, se encuentra en el parque. Una capa considerable de gas-oil sobre la superficie del agua, permite reproducir incendios de grandes dimensiones, que los alumnos deben extinguir, guiados por los instructores, ya sea a favor del viento o en contra de él, acercándose al tanque entre las llamas y protegidos por los conos de niebla de agua producidos por las bombas universales. Posteriormente se hace la extinción con espuma mecánica.

Finalmente se encuentran en la escuela, un aula

FERRETERIA Y BATERIA DE COCINA SUCESORES DE LORENZO PORXAS

CASA FUNDADA EN 1899

Calle de Sans, 70-72

Teléfonos: Ferretería 223 38 86 Bateria 223 56 86
BARCELONA (1 4)



El magnetofón español de calidad internacional

uno de los tipos empleados por el portaaviones, estando de ellos reforzado para resistir incendios y explosiones. Se le por similitud al ave de la leyenda se denomina Fénix. Se le debe de ser la única ave mecánica que logra salir indemne de un accidente de explotar e incendiarse. En éste se practica el rescate de pilotos, con la ayuda de muñecos, y la extinción de incendios tal como se presentan en la realidad. Los restantes buques son sólo empleados para realizar las prácticas de procedimientos de rescate que puede variar según el tipo de avión. Estas estructuras son también empleadas por las cuadrillas de rescate e incendios de las Bases Aeronavales y Aeródromos Auxiliares de la Armada.

Dentro de los límites de la escuela se encuentra una estructura de Decontaminación, empleada en las prácticas de descontaminación natural en las clases de Guerra Radiológica, Química y Biológica. En su interior el personal aprende a descontaminarse junto con sus ropas y pertenencias, cuando se encuentran en zonas radioactivas del buque a otras que se encuentran permanentemente inalterables, gracias a las medidas colectivas de protección.

En el interior del edificio principal del Centro, una de las aulas posee las instalaciones para la clases prácticas de la materia Estabilidad. La más importante es una pileta de regular tamaño en la cual se colocan modelos en escala de diversos buques de guerra. Estos modelos poseen internamente la misma subdivisión estanca que los reales y se hacen hechos en escala. Cada compartimiento estanco puede ser inundado individualmente. De este modo pueden hacerse estudios prácticos de las reacciones de la estabilidad del buque trabajando en pizarrones con las curvas y tablas que se emplean a bordo.

En un amplio galpón vecino se encuentra el único buque de rescate que posee la Armada. Denominado Estructura Buque A.R.A. «BATEA» no es un buque completo pero representa una buena sección de uno de ellos. Está compuesto por compartimientos de los tipos más comunes con la mayoría de los accesorios que llevan éstos en la realidad; desde tuberías y sistemas de iluminación, hasta camas y roperos, pasando por las portas, escotillas, ojos de buque, barandillas hasta la presencia irónica de un salvavidas.

Una motobomba de gran capacidad colocada en un pequeño subsuelo, aspira agua de la dársena en donde están apostados los buques de la Flota y la descarga por medio de tuberías que corren exteriormente a la estructura en oficinas practicadas en sus mamparos exteriores, y que son los mismos que producen los diversos tipos de proyectiles empleados. De modo que la estructura puede así comunicarse e inundarse por uno o varios de sus locales.

Pero no todos los elementos de cierre de su interior están en buenas condiciones. Muchos de ellos han sido designados de expreso para que permitan pasaje de agua. Algunas tuberías están perforadas y otras rotas, de modo que antes de habilitar alguna de ellas habrá que pensarlo. Un golpe a la tubería de ventilación puede comenzar a llevar un humo espeso de un local a otro y la iluminación fallar. Una Central de Control de Averías completamente equipada ha de regular las actividades de un trozo completo de Control de Averías, más o menos 25 hombres, que cubrirán sus puestos. El ejercicio comienza con el establecimiento de la condición de clausura e inmediatamente un buque con ruidos de combate consistentes en explosiones, disparos, aviones en picada y silbido de bombas comienza a atronar el espacio. Un compartimiento que previamente ha sido inundado con vapores de aeronave, explota produciendo el primer incendio, bombas de estruendo deflagran en el interior de un depósito de munición, se producen los

primeros rumbos e inundaciones y el agua empieza a subir; pronto la luz de los incendios será la única iluminación. Comienzan a ponerse en marcha las motobombas portátiles y se tienden sus manguerotes y los cables de iluminación y fuerza de emergencia. Tanto afuera como adentro, los instructores matizan con incendios repentinos, y corrigen y guían a sus alumnos. Otros controlan los rumbos abiertos desde la caja de válvulas, por medio de mirillas. En la Central se reciben los mensajes de las averías, que se graban en cinta magnetofónica, para luego analizarlos; se lleva la relación de los daños y comienza el trabajo de coordinación, análisis de la situación y de la Estabilidad de este buque terrestre.

En su interior las cosas se ponen cada vez peores, los hombres se ven obligados a taponar los rumbos, apuntalar los mamparos, portas y tapas, dominar los incendios, investigar las averías y revisar las partes aparentemente no dañadas (un impacto en proa puede provocar averías invisibles e insospechadas en popa, hay que revisar, investigar e informar), manejar explosímetros para determinar los peligros de vapores, usar máscaras autogeneradoras de oxígeno, hay que socorrer a los heridos (éstos se simulan con mascarillas de plástico, que hasta hacen salir sangre artificial por las supuestas heridas que presentan aspectos reales). La tubería de incendio se quiebra y perfora en pleno incendio y debe ser reparada o restablecido el tramo afectado, mientras un balde oculto en la parte superior de la estructura y cargado de nafta cae sobre un pequeño foco de incendio.

Durante dos horas que a los menos fogueados les parecen interminables, continúa el ejercicio. No se descarta la posibilidad de que alguno deba colocarse un rudimentario equipo de buceo e introducirse en un local totalmente inundado para hacer una soldadura subacuática. Cuando finalmente llega el fin del ejercicio y la calma vuelve a la estructura, los instructores reúnen a los alumnos y proceden a efectuar la crítica de todo lo que han hecho. Finalmente se establece, con ayuda de los cálculos hechos por la Central, si el buque se ha hundido o no. En aquel caso, el ejercicio comienza nuevamente, y así seguirán hasta lograr el éxito.

La advertencia final que se aconseja den los instructores, es siempre más o menos la misma: «Recuerden siempre que una tripulación inexperta y un buque mal preparado en Control de Averías, se hundan pronto... y juntos.»

Podría pensarse que una concentración tan grande de incendios e incidencias de todo tipo es una exageración, y que tanta mala suerte no puede caer nunca sobre un

JOSE CANAMERAS S.A.

COCINAS DE TODAS CLASES - TERMOSIFONES
SALAMANDRAS "ROYAL" ESTUFAS - TOSTADORES
CALEFACCION CENTRAL




CASA CENTRAL
BARCELONA
DIPUTACION 415-423 TEL. 2230723

SUCURSALES
MADRID ... MALAGA
CARD CIGEROS 78-TEL. 2231302 MALAGA, 5-TEL. 13806

ABC del PLASTICO POLITHENO

Especialidad en envases y envoltorios para las industrias alimenticias farmacéuticas, químicas, textiles, etc.

MODELOS PATENTADOS

PASAJE DE LA MERCED, 5 - TELEFONO 2 23 78 85 - BARCELONA

buque. Nada más erróneo y para demostrarlo sirve el siguiente ejemplo.

A mediados del año 1945 se desarrollaba en el Océano Pacífico, frente a la isla de Okinawa, una de las más sangrientas batallas aeronavales, en la cual los japoneses combatían con los «Kamikazes», pilotos suicidas que al grito de «Banzai» se arrojaban contra los destructores americanos estrellándose contra sus estructuras y produciendo innumerables averías e incendios.

El 3 de mayo de ese año, el destructor «AARON WARD» fue atacado por aproximadamente 25 aviones suicidas. Luego de derribar a dos de ellos que se aproximaron con intención de estrellarse contra él, el buque fue alcanzado por la bomba de un tercer avión, mientras peleaba por derribarlo antes que chocase contra su estructura, lo que al producirse regó al puente con gasolina incendiaria y restos incandescentes del avión. Las averías recibidas por este impacto produjeron la inundación de los compartimientos de máquinas y de calderas de popa, y el buque se vio forzado a navegar en círculos por averías recibidas en el timón, pero mientras se combatían los incendios y las inundaciones y se neutralizaban los proyectiles que explotaban en las taquillas de cubierta, el buque pudo destruir tres aviones suicidas más en rápida sucesión.

Luego, un séptimo atacante dejó caer su bomba bien cerca del buque para estrellarse finalmente envuelto en llamas sobre su cubierta. La explosión abrió un boquete en el cuarto de máquinas de proa y el buque comenzó a perder velocidad, quedando luego inmóvil en el agua a tiempo para que un octavo kamikaze se estrellase contra él.

Tan seriamente averiado, el destructor seguía combatiendo con los cañones que aún podían hacer fuego, cuando un noveno y finalmente un décimo aviones suicidas se estrellaron contra la popa, destrozando la mayor parte de la artillería de esa parte.

Con incendios que lo devoraban incontroladamente, con parte de la munición explotando y todos los grandes cuartos de máquinas y calderas inundados, a excepción de uno de los de proa, y a medida que su casco iba hundiéndose cada vez más en el agua e inclinándose hacia babor, comenzó la batalla nocturna para mantenerlo a flote y salvarlo. Como en muchos otros casos, lo que quedaba de su heroica dotación peleó contra los incendios e inundaciones, logrando colocarlo bajo control, hasta que a la mañana siguiente, un remolcador pudo tomarlo y llevarlo hasta puerto para comenzar las reparaciones que lo dejarían nuevamente en condiciones.

Queda sólo por mencionar las instalaciones con que cuenta el Centro, para la práctica de Supervivencia en el Mar. Estas se encuentran en una pileta abierta de agua de mar y de considerable tamaño, situada a los fondos del edificio principal. Durante los meses de verano, los alumnos que han cursado el ciclo teórico pasan a aplicar sus conocimientos en esta pileta, que cuenta con diversos tipos de botes y balsas salvavidas incluyendo las de más moderno diseño, junto con bordas simuladas de buques que poseen los aparejos necesarios para botar las embarcaciones.

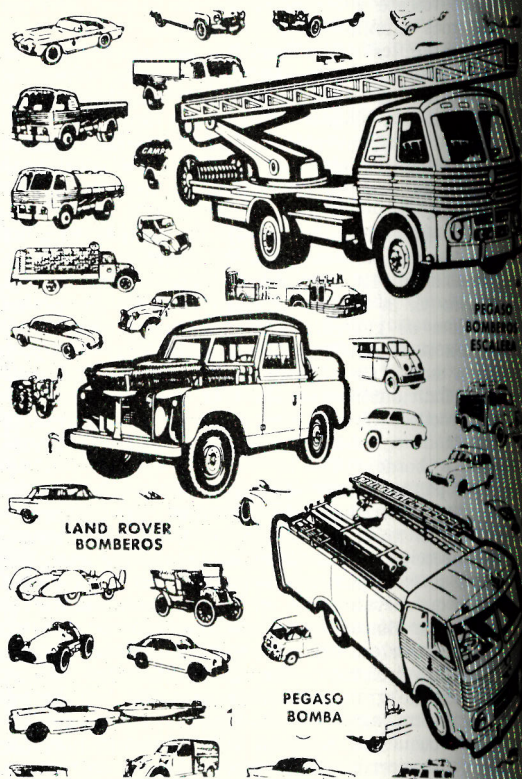
En el resto de la pileta se practica natación, a improvisar salvavidas, desvestirse en el agua, nadar bajo petróleo ardiendo e incluso hasta arrojarse al petróleo en esas condiciones desde una de las bordas simuladas. Cuando las condiciones del tiempo lo permiten, los instructores llevan a los alumnos más aventajados al mar afuera, donde la práctica tiene ya una utilidad mayor.

Hemos visto, en forma más o menos sucinta, cómo se adiestra el personal de nuestra Armada en defender a sus buques de los siniestros a que están vulnerables, y, al mismo tiempo, cómo estas enseñanzas son aprovechadas por otros organismos no relacionados directamente con la institución. Muchas son las enseñanzas que han sido recogidas en este Centro que ahora se difunden por el país y mucho es aun lo que queda por hacer. El «NO ENTREGUE SU BUQUE» va mucho más allá de los límites físicos de la Armada. Es todo un símbolo de voluntad y tenacidad en la lucha contra la adversidad.

PUERTO BELGRANO, diciembre, 17 de 1960.

UN PARQUE DE BOMBEROS

para "pequeños fuegos"



Unas "mascotas" para que Ud. las colecciona y también el más simpático juguete para sus niños.

MINI



CARS

PLASTILANDIA

Toda una ciudad en plástico a escala 1/86



DIVISION MINI-SHIPS

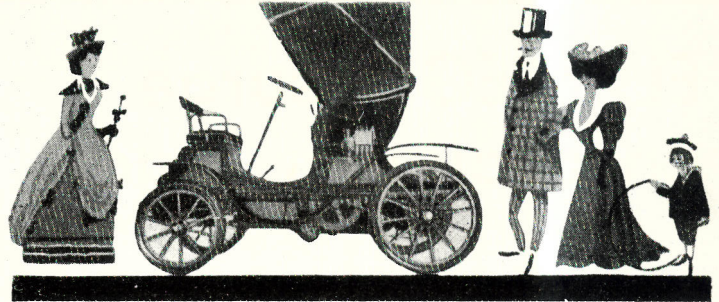
Los barcos más famosos y su puerto a escala 1/1200



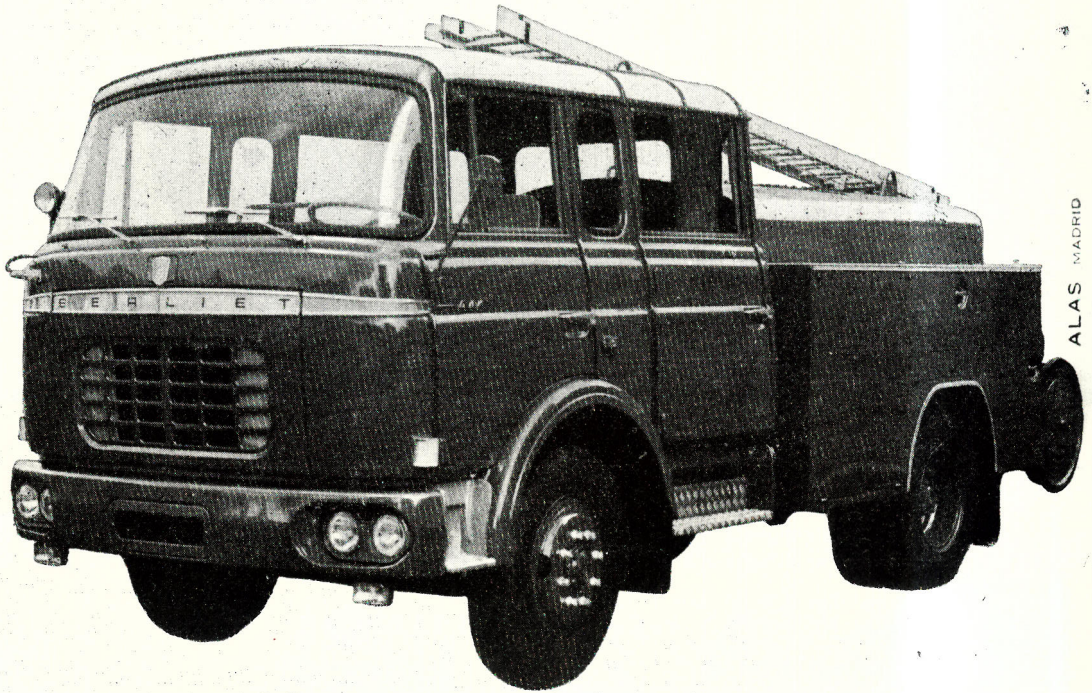
3 DIVISIONES DE



67 años de
experiencia



MAS DE **50.000**
UNIDADES EN SERVICIO



ALAS MADRID

JUSTIFICAN LA FAMA DE

LAS AUTOBOMBAS DE INCENDIOS



berliet

ENTREGA INMEDIATA

PIDA INFORMES A:

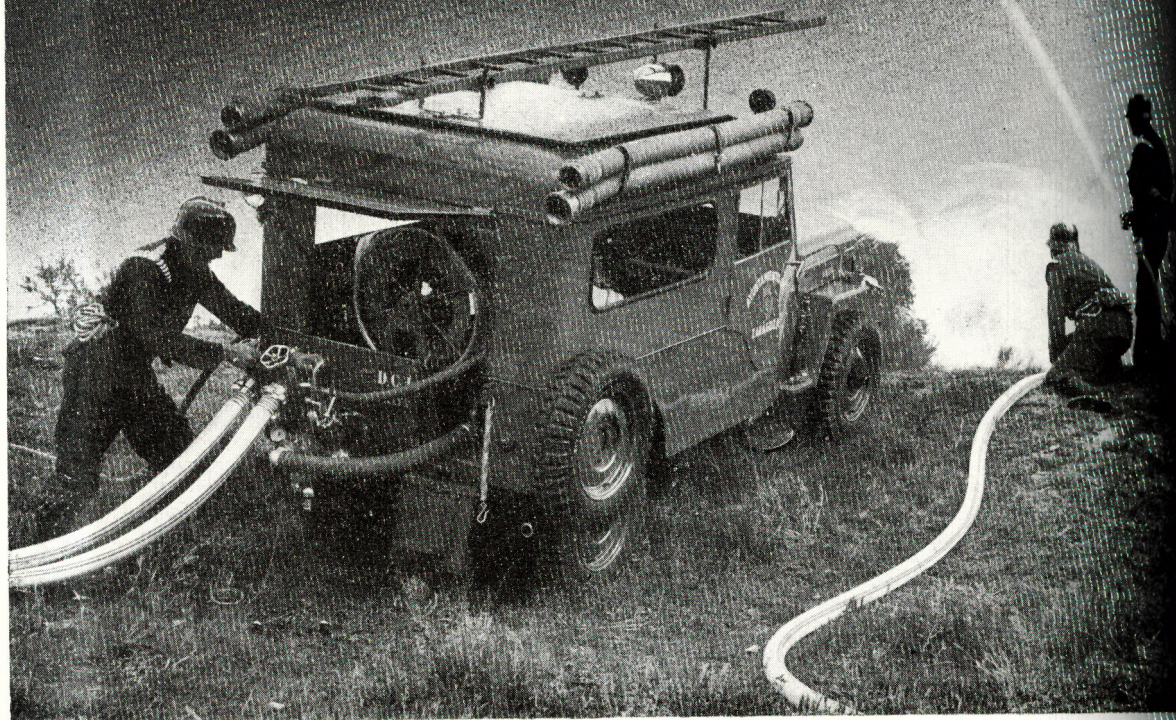
D. C. I.

MoTOCAR

DEFENSA CONTRA INCENDIOS, S. A.
Antonio Viceni, 65 - Madrid-19

VELAZQUEZ, 14
MADRID-1

EL FUEGO surge en cualquier lugar...



A cualquier lugar
llega un AUTOEXTINTOR **WILLYS - DECEI**

CARACTERISTICAS

- Chasis jeep Willys- Viasa, tracción sobre las cuatro ruedas.
- Bomba Decei en bronce, de autocebado, de 60 m³/hora.
- Presión de trabajo 8 Kgs./cm², y máxima de 17 Kgs./cm².
- Devanadera de "Primer socorro", con lanza para chorro y agua pulverizada.
- 4 salidas de impulsión de 45 mm.- Dispositivo para Espuma de Aire.
- Tanque para agua.

Consulte, sin compromiso, a:



AUTOTRADE, S.A.

Villanueva, 24 Madrid



Antonio Vicent, 65 Madrid

Teléfono 239 27 70

NUEVA LANZADORA DE AGUA

Nos complacemos en publicar la descripción y planos de la lanzadora inventada por nuestro compañero JUAN GIMÉNEZ YESTE, del Cuerpo de Bomberos de Cuenca, cuya patente ha obtenido por veinte años.

Como es sabido, las lanzadoras empleadas actualmente en los tanques de incendios e incluso para riegos llevan sus interiores lisos, con disminuciones en sus bocas, a fin de que la presión del agua, en estos estrechamientos, se prolongue una vez salida al exterior durante el mayor tiempo posible para lograr mayor distancia.

Ahora bien, tal sistema no ha podido cumplir su cometido en algunas circunstancias por no tener la suficiente presión o bien por no tener suficiente fuerza para alcanzar su objeto. Estas dificultades quedan eliminadas por esta nueva lanzadora, ya que su propósito es lograr alcanzar mayor distancia al arrojar el agua con la misma presión, pues al darle al elemento agua un movimiento de torbellino o rotación, se

Las características esenciales de esta nueva invención son principalmente el estriado interior del cañón, el cual podrá ser de mayor o menor distancia, así como las estrias en él practicadas en forma de espiral.

En dichos planos puede apreciarse con el número 1 la boca de salida del agua; con el 2 un refuerzo que tiene la misma forma para darle mayor resistencia; con el 3 la cara exterior de la lanzadora; con el 4 y el 5 el refuerzo inferior de dicha lanzadora, para dar mayor refuerzo inferior de dicha lanzadora, para dar mayor resistencia a su parte roscada 6, la cual irá unida a la manga correspondiente. El 7 representa la parte de la boca por donde sale el agua, en la que puede observarse que las estrias interiores terminan en una forma triangular y no redonda como en las actuales.

El 8 representa la estria propiamente dicha, la cual baja en espiral hacia su parte inferior. El 9 es la parte hueca del cañón, y el 10 la parte que le rodea al mismo. El 11 representa las estrias vistas por su parte inferior, y el 12 la parte lisa de la lanzadora, una vez terminadas las estrias y formando el cuello roscado para su unión a la manga.

Las ventajas que se consiguen con esta nueva lanzadora son muy numerosas y prácticas, puesto que elimina totalmente el empleo de mayor presión para alcanzar distancias superiores e incluso alcanza otras mayores a las conocidas hasta la fecha, todo ello por medio de las estrias del cañón en forma de espiral, siendo su costo económico tan poco diferenciativo de las usadas actualmente, que su ventaja primordial sería el empleo total en los tanques de incendios e incluso para riegos.

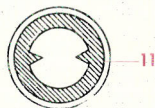
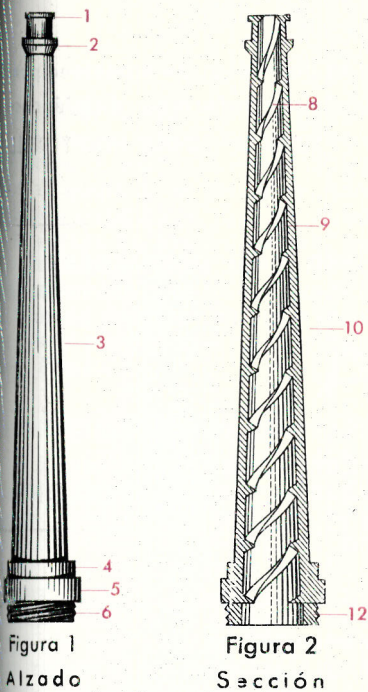


Figura 3
Planta inferior



Figura 4
Planta superior



**CALENTADORES
A GAS Y BUTANO
TERMOS ELECTRO-
AUTOMATICOS Y
TERMOS DUCHA**

HEKLA

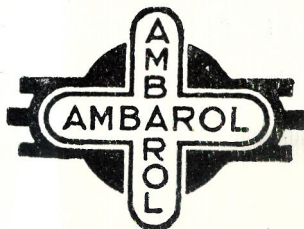
Casa fundada en 1888

**DE VENTA EN LAS MEJORES
CASAS DEL RAMO**



consigue mediante el estriado en espiral situado en el interior del cañón una mayor distancia y empuje del agua para que dure una vez salida al exterior más tiempo y proporcionar así una mayor distancia.

Para dar una idea del invento acompañamos unos planos a título de ejemplo no limitativo, con referencia al cual puede observarse en la figura 1.^a el conjunto visto en alzado; en la figura 2.^a el mismo en sección; en la 3.^a por su planta superior, y en la 4.^a por su planta inferior.



Industrias AMBAROL, S. A.

FABRICACION DE BARNICES - ESMALTES
PINTURAS Y SIMILARES
MARCAS COMODIN - POLIDOR - SUPERLINA
NITRODOR - COMODORO



esmalte sintético

FLAMIDOR

¡la marca que se impone

Fábrica y Despacho en BADALONA
General Weyler, 257 - 267 - Teléf. 280 20 00

Almacén en BARCELONA
Diputación, 310 - Teléf. 22 22

Almacenes Agapito

SEDAS - LANAS - ALGODONES - CONFECCIONES

Calle Buenavista
Menéndez Pelayo
Teléfono 27 27
BARCELONA

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 dirigidos a:

JOSE M.º COLL MARTORELL

Las cubiertas del presente número de ¡ALARMA! han sido barnizadas
en los Talleres

PE SA FA

Pedro Salvadó Falcó

AUXILIAR DE LAS ARTES GRÁFICAS

CORCEGA, 108 y 110 (entre Calabria y Viladomat) TELÉFONO 230-32-62. BARCELONA

ELMAX

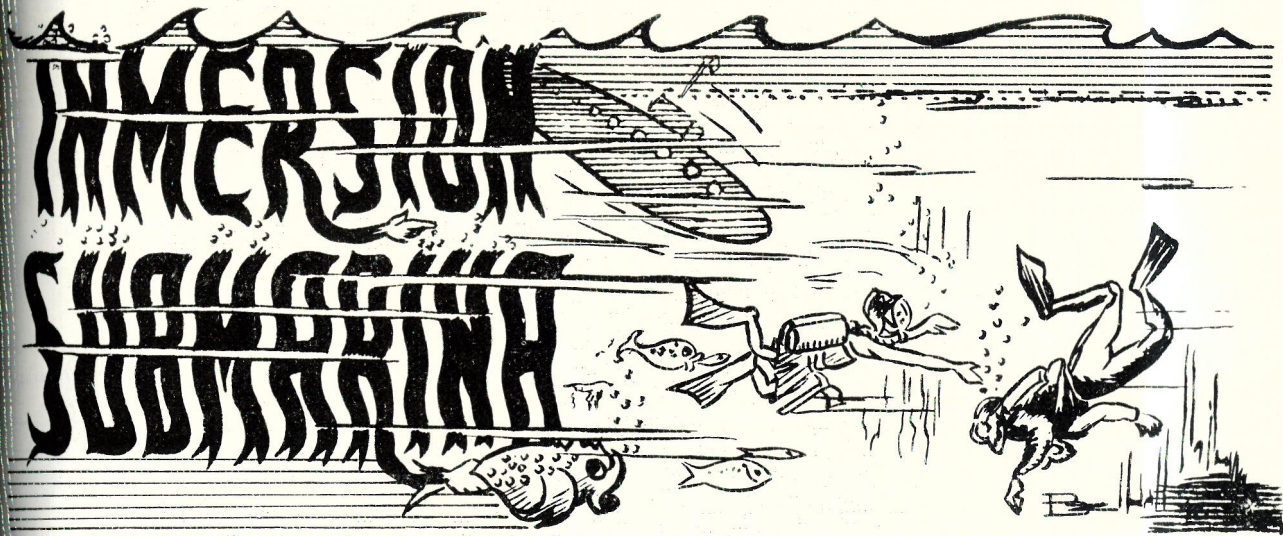
EQUIPOS PARA RADIO-COMUNICACIONES

Proveedores del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamentos
y de la Policía Municipal de Barcelona

SICILIA, 111

BARCELONA

TELEFONO 226749



El regulador "NEMROD SNARK-II" de doble etapa

Por ROBERTO DIAZ

Director de la Escuela de Monitores del C. R. I. S.

Acaba de ser lanzado al mercado, con notable éxito un nuevo regulador automático para escafandras autónomas y semiautónomas denominado «SNARK-II», de doble etapa de reducción y susceptible de poder ser adaptado a cualquier tipo de dichos aparatos y al cual se augura un gran porvenir, debido a su inmejorable calidad, perfecto acabado, gran solidez, óptimo funcionamiento y —lo que es aún más interesante—, reducido coste de adquisición comparado con todos los demás reguladores de su género existentes hoy día en el mundo.

Locadura, por estar ambas situadas siempre al mismo nivel, suministra dicho aire a una presión hidrostática constante y con notable fluidez de aspiración.

La reducción de los 150 a los 8 kg/cm² se produce en la cámara de alta. El aire, una vez reducido a la presión de 8 kg/cm², es conducido a través del tubo de goma hasta la cámara baja, donde un ingenioso mecanismo lo transforma a la presión hidrostática. La expulsión del aire viciado se efectúa mediante una válvula antirretroceso, provista de una membrana de goma sintética colocada a un lado de la embocadura, en la parte opuesta del tubo de entrada de aire.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

El regulador «NEMROD SNARK-II» consta de dos etapas separadas entre sí por un tubo de goma flexible que conduce el aire desde la cámara de alta a la de baja presión. La cámara de alta se acopla directamente sobre el grifo de la botella, mediante el conocido sistema de brida y palomilla y la de baja presión va colocada frente a la embocadura de goma con la cual forma un solo conjunto. Esta solución presenta una gran mejora sobre otros tipos de reguladores, y es que en cualquier posición del escafandrista dentro del agua, no existirá diferencia de presión apreciable entre el diafragma de reducción y la salida de aire por la em-

VENTAJAS DEL REGULADOR «NEMROD SNARK-II»

Una detallada inspección de dicho regulador descubre rápidamente su esmerada fabricación y escogido material. A pesar de su singular apariencia, incorpora un número de rasgos considerable que, anteriormente, sólo podían hallarse en aparatos de alto precio. La válvula de seguridad, el pulsador de aire, la boquilla giratoria y el tubo flexible de cumplidas dimensiones, son innovaciones altamente interesantes, muy dignas de ser tenidas en cuenta para quienes deseen poseer un regulador que, siendo seguro y eficiente como el que más, tenga la ventaja de costar poco dinero.

PRODUCTOS IGNIFUGOS

Solución y Pintura Ignífuga

Hace incombustibles telas y maderas.
Obligatorio en Cines, Teatros y Salas de fiestas.
Aprobado por la Dirección General de Seguridad

E. P. B.

FUMIX

Desinfecciones Fumix

Autorizado por las Direcciones Generales de Sanidad y Ganadería.
Desinfección, Desinsectación y Desratización de toda clase de locales, ropas, libros, etc.

BARCELONA: Pasaje Permanyer, 7. Tel. 221 07 48 • **MADRID:** Luis Mitjans, 16. Tels. 251 23 18 - 251 58 84

FABRICA DE TELAS Y PAPELES ABRASIVOS

Modesto Sánchez Esteve

Príncipe, 9
Teléfono 2 25 32 40

BARCELONA

ARTICULOS SANITARIOS MODERNOS

SAURET, S. A.

CALLE PELAYO, 7
BARCELONA

Talleres
URGEL, 162 - 163
TELEFONO 223 12 03

TELEFONOS 221 77 42 - 11 42

TALLERES PARCERISAS

MECANICA EN GENERAL

PANISARS, 25 Y MILAGRO, 6
BARCELONA (Sans)

Metales **Vda. S. Solís**

FABRICACION DE

Muebles de Tubo de Acero y Latón
Metalisteria - Camas - Lámparas

Montseny, 11 - BARCELONA - Teléfono 22 74

Auto - Capri

HERZEGOVINO, 12
TELEFONO 2 47 10 46
BARCELONA

CINE

PETIT PELAYO

Pelayo, 8 BARCELONA

FABRICA DE VIDRIO

VIDRIERIA ROVIRA, S. A.

ONESIMO REDONDO, 179
(LA TORRASA) - Tel. 2 30 27 05

HOSPITALET
(BARCELONA)

CARROCERIA - PINTURA Y PLANCHERIA

Esteban

Ardiaca

Torrente de Vidalet, 34 y 36 - Teléfono 23 22
BARCELONA

La válvula de seguridad colocada en la cámara alta evita la posibilidad de que se produzca una sobre-presión por avería fortuita del mecanismo de reduc-

ción. En caso de formarse dentro del tubo de goma flexible una presión superior a la prevista, el excedente de aire obliga a dispararse el dispositivo de seguridad, fluyendo libremente hacia el exterior a través del mismo, manteniendo sin embargo el caudal la presión conveniente para que el escafandrista pueda respirar con toda normalidad.

El pulsador de aire permite la expulsión instantánea del agua que pueda contener el orificio de la embocadura a pesar de hallarse sumergido. También puede utilizarse para, en caso de cansancio, provocar un aumento del caudal del aire sin necesidad de realizar el menor esfuerzo de aspiración. Basta simplemente oprimir el botón del pulsador, para que el aire fluya libremente y en forma constante.

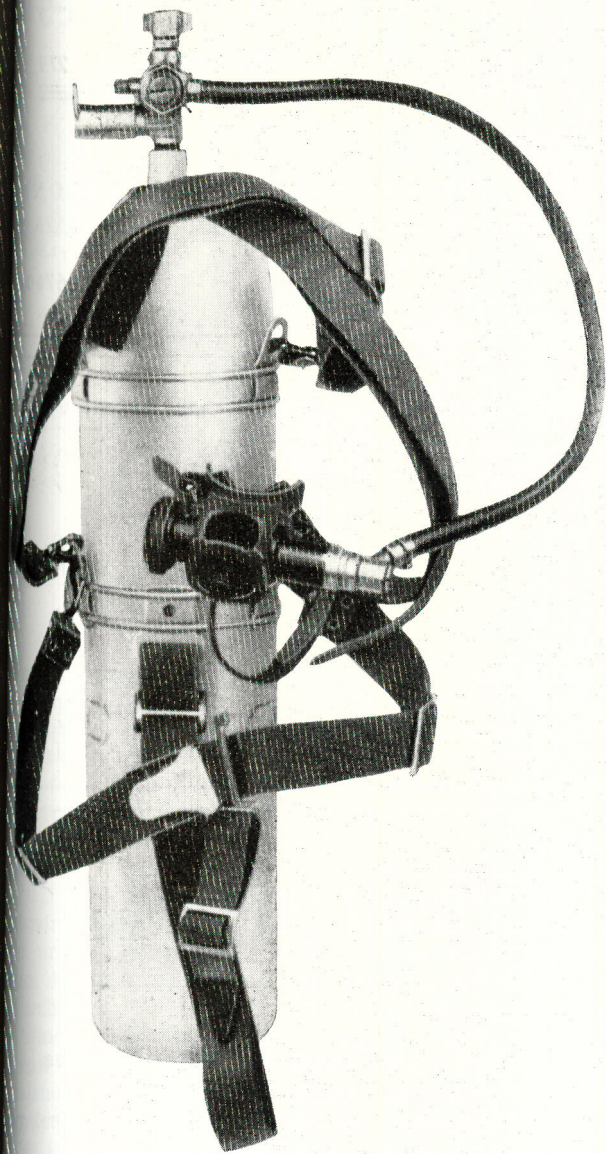
La boquilla giratoria y de posición graduable a voluntad, según sea el tipo de escafandrista o dorsal, facilita la colocación de la embocadura, evitando las molestias originadas por la rigidez y permitiendo mover la cabeza en todas las direcciones.

El tubo flexible de conducción de aire tiene una longitud de 0'70 metros, suficiente para eliminar tirones de boca, estando provisto para poder soportar una presión interior hasta 40 kg/cm² y para resistir perfectamente la acción de los elementos atmosféricos susceptibles de poder deteriorar.

SISTEMA DE FUNCIONAMIENTO

Vamos a intentar describir a continuación de forma clara y concisa el sistema de funcionamiento de dicho regulador, para lo cual nos basaremos en el adjunto diseño numerado.

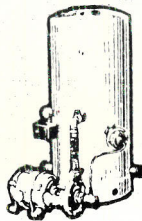
El aire comprimido a 150 kg/cm² penetra en el regulador directamente a través de la cámara de alta presión (1) que, gracias a la fuerza ejercida por el muelle reductor (2) sobre la membrana (3), mantiene abierta la válvula de cierre (4) mediante el percutor (5) que actúa sobre el centro de la misma hasta la formación dentro del conducto que forma el espacio comprendido entre el asiento de la válvula de seguridad (6), el tubo flexible de conducción (7) y el cierre de la válvula de baja (8), de una presión ligeramente superior a los 8 kg/cm². Esta presión vence la resistencia del muelle reductor, obligándole a contraerse, permitiendo que la válvula de cierre (4), auxiliada por el muelle de alta (9), bloquee la entrada de aire en la cámara baja en espera de que se produzca una depresión en esta originada por la aspiración del escafan-



Forma de colocación del regulador «NEMROD SNARK-II» sobre un monobotella de 1'8 metros cúbicos, con sus correspondientes atalajes.

AGUA

a presión
abundante
barata



EN CASO DE INCENDIO, con el agua a presión puede, de momento y en tanto llegan los auxilios del exterior, dominar el fuego y evitar que éste adquiera mayores proporciones.

Instale sin demora en su finca un **EQUIPO INDIVIDUAL DE AGUA A PRESION R I A C**

Infórmese en COMERCIAL RASIGADE: Plaza Narciso Oller, 9 - BARCELONA - Teléfono 22724 78

TAGRA, S. L.

ANTENAS TELESCOPICAS PARA RECEPTORES
DE RADIO Y TELEVISION

APARATOS ELECTRODOMESTICOS

Avda. Eduardo Maristany, 98 - 100 - Teléfono 172
SAN ADRIAN DE BESÓS (Barcelona)

Almacén: Villarroel, 182 BARCELONA

LA ACTIVA EXPRES

AGENCIA DE TRANSPORTES, A. T. 27

FIGUERAS
P. Calvo Sotelo (Palmera), 15
Teléfono 25

BARCELONA
Zamora 75
ent. Almagórra
T. Prov. 22676

S. Palacios

AUXILIAR DE ARTES GRAFICAS

ENGOMADOS Y BARNIZADOS
CORTE DE ETIQUETAS, PAY - PAYS,
CALENDARIOS, ENVOLTORIOS, ETC.

Calle Valencia, 191 Teléfono 2 53 95 69
BARCELONA

COMPRA - VENTA DE BIDONES Y ENVASES
METALICOS

A. MARTINEZ VALVERDE

José Royo, 32
SAN ADRIAN DE BESOS

León Fontana
Teléfono 28330
BADAJOZ

Juan Corcoll Carles

FIBRAS VEGETALES

Calle Amadeo Turner, n.º 18
(Santa Eulalia)
Teléfono 2 22 74 48 HOSPITALET (Barcelona)

Textil Armengol

==== S. A. ====

Hilatura y Tisaje de Fibras Textiles

AUSIAS MARCH, 15 TELEFONO 2777
Dirección telegráfica: ARMENGOISA
BARCELONA

RESORTES Y MUELLES

DOBESA

CONSTRUCCION DE RESORTES EN GENERAL
TENSION - FLEXION - COMPRESION Y TORSION

Cinca, 2 Teléfono 2 51 65 93
BARCELONA (16)

OMNIA PLASTIC

PEDRO IV, 162 - 8 B
TELEFONO 226 06 98 BARCELONA

REGULADOR AUTONOMO "NEMROD SNARK II"

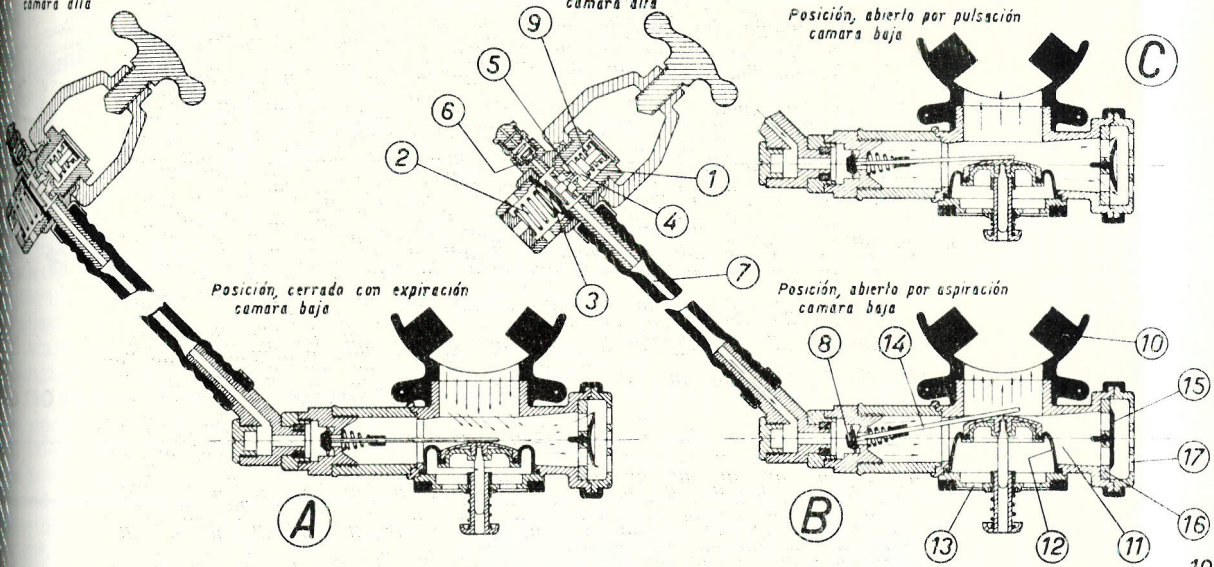
Posición, cerrado
camara alta

Posición, abierto para aspiración y pulsación
camara alta

Posición, abierto por pulsación
camara baja

Posición, cerrado con expiración
camara baja

Posición, abierto por aspiración
camara baja



100000A

para empezar de nuevo todo el ciclo antes des-

La embocadura de goma moldeada (10) va provista una abrazadera del mismo material que soporta la cámara de presión hidrostática (11), dentro de la cual está montado el diafragma (12) que al dilatarse gracias a la presión ejercida sobre la misma por la columna de agua que penetra a través de los agujeros de la tapa (13), en combinación con el vacío que ocasiona el movimiento de la palanquita al aspirar acciona la palanca (14), que mueve un solo cuerpo con la válvula de cierre de la cámara de baja (8), convirtiendo los 8 kg/cm² en presión ambiente. Es notable la suavidad de aspiración que brinda el regulador «SNARK-II», cuya ventaja principal radica en la considerable longitud del brazo de palanca, el cual con un mínimo esfuerzo y debido a la referida dilatación del diafragma origina la apertura de la válvula de cierre de la cámara de baja (8), convirtiendo los 8 kg/cm² en presión ambiente. Es notable la suavidad de aspiración que brinda el regulador «SNARK-II», cuya ventaja principal radica en la considerable longitud del brazo de palanca, el cual con un mínimo esfuerzo y debido a la referida dilatación del diafragma origina la apertura de la válvula de cierre de la cámara de baja (8).

El aire respirado se evacúa por el extremo opuesto de la cámara de baja, mediante una válvula de expulsión controlada por una membrana de caucho sintético (15) accionada por un montante de plástico (16) ajustado a la cámara de presión hidrostática, que a través de los agujeros practicados ex profeso en la tapa (17) comunica al exterior.

Estas son, a grandes rasgos, las características esenciales que presenta el nuevo regulador, que va abriendo camino lentamente entre los aficionados a la inmersión, no solamente en nuestra patria, sino también en

varios países de Europa y América y que ha sido llamado en los Estados Unidos EL REGULADOR FUTURO.



**ADOpte UNA
HONORABLE
PROFESION**

Enseñanza completa de masaje manual médico según Técnica especial del doctor W. H. KELLOGG de los E. U. A., doctor P. A. de FOREST de Suiza y del doctor V. L. FERRANDIZ de España.

Curso por correspondencia y prácticas en nuestra Clínica.

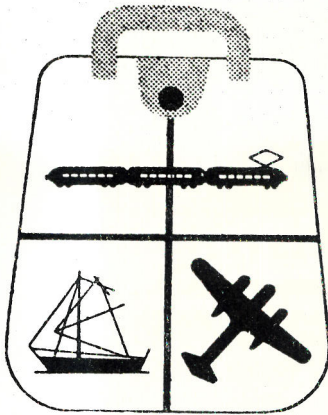
Pida informes Gratis

**ESCUELA ESPAÑOLA
DE QUIROMASAJE**

Mallorca, 236

Teléf. 227 50 44

BARCELONA - 8



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 - Teléfono 2 31 26 07 - BARCELONA

MANGUERAS para nieve carbónica a grandes presiones

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

TUBOS METALICO FLEXIBLES Y DE GOMA
ARTICULOS DE GOMA EN GENERAL

MANGUERAS contra incendios, tipo americano, fabri-
cadas con tejido tubular de algodón y goma interior

Teléfono 37

PALAMOS (Gerona)

EXTINTORES Y MATERIAL CONTRA INCENDIOS

NACIONAL BIOSCA

PROTEGIDOS CON MAS DE 20 PATENTES MODELOS DE UTILIDAD E INDUSTRIAL



BROMURO DE METILO

Gran potencia dieléctrica de la carga. — Rápida evaporación. — No mancha. — No ataca los metales. — Adecuado para toda clase de vehículos, centrales eléctricas, etc.

CAPACIDADES: 300 gr., 500 gr. y 1.000 gr.



HIDROCARBÓNICOS

Modelo eficaz para toda clase de fuegos en general y reglamentario para espectáculos públicos y recreativos.

CAPACIDADES: 6, 10, 12 y 15 litros.



ESPUMA

Para materias altamente inflamables almacenadas en depósitos y utilizadas en industrias químicas, reas, buques, etc.

CAPACIDADES: 5, 6, 10 y 15 litros.

IMPORTANTE: No confundir esta casa con otras de nombre similar. «NACIONAL BIOSCA» tiene su fábrica y oficinas en BARCELONA (13), - PASEO MARAGALL, 101 al 105. - Teléfonos 2 35 84 43 y 2 35 84 44

DEPORTES

Visita a Toulouse de nuestro equipo

El pasado día 28 de septiembre, nuestro equipo de fútbol volea se desplazó a la capital del alto Garona para contender con nuestros colegas *toulousains*, en una evolución de visita, ya clásica desde el primer año en que iniciamos estos encuentros amistosos, iniciativa que partió en su día del Teniente Coronel Gaudron y que ha seguido cuantos presidentes han ocupado su primer puesto en nuestra Agrupación.

El viaje, como ya es costumbre, tuvo un ambiente de camaradería, sumándose a la expedición de jugadores los tres socios que por acuerdo de la Agrupación se van de norma en estos desplazamientos.

El mismo día 28 llegamos a Toulouse, siendo recibidos a 30 kilómetros antes de llegar a la mencionada localidad por el Teniente Delegado de Deportes y Presidente de la Amicale, Mr. Vergés. Cruzados los saludos de rigor, proseguimos la marcha; a nuestra llegada al Cuartel de Bomberos de Toulouse nos dio la bienvenida el Capitán Marinière, homenajéndonos con un clásico aperitivo.

Al día siguiente fuimos invitados a visitar la fábrica de Sub Aviación, donde se encuentran los talleres de montaje de los colosales reactores «Caravelle»; fuimos amablemente atendidos y acompañados al efecto por un técnico, dándonos toda clase de explicaciones del sistema de montaje en cadena. Fue de mucho interés la visita, no porque nosotros entendamos en la materia sino por la destacadísima importancia de la industria en la que vimos una serie de cosas y detalles que de no haberlo presenciado parece increíble puedan ser reales.

Por la tarde, en el patio del Cuartel donde tienen su pista de juego, se celebró el encuentro de balón de fútbol entre los equipos de Bomberos de Toulouse y Barcelona. Fuimos vencidos por el resultado de 3-1, desquitándose con esta victoria de aquella derrota que hace un año sufrieron en Burdeos, partido jugado con nosotros con motivo del Congreso Internacional del Fútbol que se celebró en la citada capital.

Del encuentro a que hacemos referencia en Toulouse, nada tengo que objetar; en lo que respecta a los locales los encontré muy bien preparados y ganaron; en nosotros la falta de dos titulares hizo su efecto y quizá ese fue el factor principal de perder; el deporte ya tiene esas dificultades. No obstante, no puedo por menos que felicitar a los vencedores y como buen deportista conformarme como vencido. Fue un partido sumamente emocionante en el cual se desarrollaron jugadas magníficas que mantuvieron al numeroso pú-

blico asistente pendiente en todo momento de sus jugadas.

Asistieron al encuentro el Cónsul de España y Ayudante, así como autoridades y jefes. Al finalizar el partido, el Presidente de la Amicale des Sapeurs-Pompiers de Toulouse hizo donación a nuestro capitán del trofeo en litigio; después fuimos obsequiados en el mismo Cuartel con un vino de honor, con asistencia de todas las personalidades.

Al día siguiente realizamos una visita al lago de Saint Ferreol, donde desarrolló varios ejercicios de inmersión el equipo de salvamento subacuático; luego fuimos obsequiados a visitar el pueblo de Revel, famoso por sus fábricas de ebanistería y del licor Pipermint. En el Cuartel de dicho pueblo igualmente nos dieron la bienvenida todos los componentes del Cuerpo de Bomberos (Voluntarios), y nos dirigió unas palabras el Alcalde de aquella localidad, Mr. Suche, que fueron asimismo contestadas por nuestro jefe de expedición



ROTULOS
LUMINOSOS

BANDEROLAS
PLASTICO
EMBUTIDO

ADORNO
FACHADAS

Teléfonos 241 0341 - 241 0205

CONSTRUCCIONES MECANICAS

F. N. V.

Fábrica de Direcciones y Recambios para Vehículos mecánicos

Mas y Durán, 33 y 35

BARCELONA - 16

Teléfono 251 4762

CORTICROM

S. A.

ANTIGUA FABRICA DE CURTIDOS

Juan Serratosa

Ternas y Beceros al cromo
en Blanco, Negro y Colores

Paseo Maragall, 143
Teléfono 236 41 25

BARCELONA

Academia *SANRAMA*

COMERCIO - IDIOMAS
CULTURA GENERAL

Rosal, 21-1.º-2.ª
Teléf. 241 70 54

BARCELONA

Tintorerías ABELLO

PUIG Y MURTRA

Extensa Red de Sucursales en la Provincia

SECCIONES DE TINTORERIA INDUSTRIAL

TALLERES Y CENTRAL
Berga, 14 - Tel. 227 94 74
BARCELONA (G.)

FABRICA DE **LATEX**
JUGUETES (GOMA)

A. BATISTA

Gelabert, 44 - Teléf. 239 92 09 - BARCELONA

MUEBLES

Manonellas

TAPICERIA Y
DECORACION

Avda. José Antonio Primo de Rivera, 521-523 (chaffán Urgel)
BARCELONA - 15

APAREJADORES

Pt.º iniciación cursos
GERONA, 55, 3.º

DELINIANTES

construcción y mecanica
RAMBLAS 11

POLITECNICO MARTIN

INDUSTRIAL ELECTROLITICA

SAYVA

SAUMELL Y VAÑÓ

Recubrimientos sobre

ALUMINIO - LATON - ZAMAK - HIERRO

Emilio Roca, 52
Teléf. 251 25 47

BARCELONA - 16

GALVANICAS AMELA

RESTAURACION DE TODA CLASE DE METALES
CROMADO - NIQUELADO - PLATEADO - LATON
COBREADO - CADMIADO - ESPECIALIDADES EN
ÑADO FIJO Y A BOMBO

Párroco Triadó, 34
Teléfono 243 36 31

Viladoma, 17
Teléfono 244 11 11

BARCELONA

Recal de Deportes, Sargento Carreras, exponiendo la satisfacción que sentíamos tanto por la visita como por las grandes atenciones recibidas de todos los presentes, Ayudante del Alcalde, Mr. Gros, Capitán Rodrev, Teniente Mr. Aussenc y demás componentes del Cuerpo.

A mediodía fuimos obsequiados con una comida en un restaurante cerca del lago mencionado anteriormente.

Por la tarde visitamos el embalse de Cammace y los purificadores de agua que abastecen a unos cuarenta pueblos; bella obra de ingeniería con muro de contención de 70 metros de altura, recibe el agua de varios ríos de la llamada montaña Negra. La idea de esta obra fue del antes mencionado Alcalde de Revel, Sr. Suche, que por tal motivo fue distinguido con la alta condecoración civil del Gobierno.

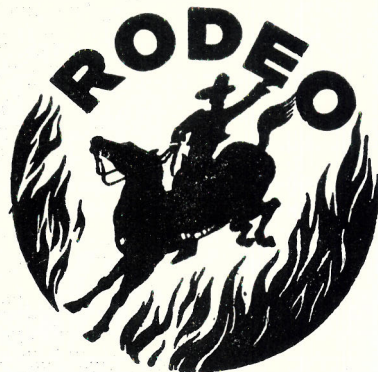
Como broche final de esta visita, por la noche fuimos obsequiados con un banquete en un típico restaurante en las afueras, presidiendo el mismo el Alcalde de la ciudad, Coronel Gaudron, Comandante Médico del Cuerpo, Capitán Marinière, Teniente Vergés, señor Carreras, y las señoras de Goudron y Carreras. Al final del mismo se hicieron cambios de regalos, recibiendo éstos por el Teniente Vergés con unas palabras de afecto y simpatía al acto que tradicionalmente se celebra celebrando desde hace varios años. A continuación el Coronel Gaudron, en un emotivo discurso — leído en español rico en matices —, evocando a nuestra ciudad como lo hiciera el más grande ingenio y príncipe de nuestra Literatura — Miguel de Cervantes —, habló en frases muy sentidas a nuestro ex jefe Director señor Sabadell, y alabanzas incommensurables para nuestro Presidente don Julio Ferré, alma inquieta y espíritu grande de hombre infatigable que con tantos esfuerzos está trabajando en el bien común de los bomberos españoles para el bien de la nación; por último, un saludo cordial a nuestra joven y nueva Jefatura que con tanto éxito y eficacia dirige el Cuerpo de Bomberos de Barcelona.

Después fue el señor Carreras quien en nombre de nuestro Presidente contestó muy efusivamente agradeciendo muy entusiasmado todas las atenciones para nosotros, invitándonos con el mayor agrado al próximo Congreso Nacional de Bomberos, así como todo aquello que esté a nuestro alcance. Al finalizar mi modesto artículo quiero hacer presente nuestro agradecimiento a los bomberos de Perpignan, Narbone y Perthus por las atenciones que con ocasión de nuestras visitas realizan, deseando en gran manera la ocasión de poderles corresponder.

CARLOS CASANOVA

PIRECILINA

DOLOR
DE CABEZA
GRIPE · REUMA



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

Ría de Arosa

MARISCOS Y CRUSTÁCEOS

Especialidad en OSTRAS SELECTAS

Almejas - Percebes - Mejillones - Camarones - Nécoras
Vieiras - Langostas - Centollos - Angulas - Cigalas

Teléfono 253 86 16 BARCELONA Muntaner, 41

ELECTRICIDAD

DELOP

LAVADORAS - NEVERAS - ESTUFAS - FOGONES
APARATOS ELECTRICOS
TODO PARA EL HOGAR

Entenza, 116 bis Teléfono 2 43 20 44
BARCELONA

TALLERES REPARACION DE CARROCERIAS

Sucesores de JUAN JULIÁ

PLANCHISTERIA - GUARNECIDO - PINTURA
SOLDADURA AUTOGENA

Aribau, 131 (entre Rosellón y Córcegal) Teléfono 230 52 30
BARCELONA

Con simpatía al Cuerpo de Bomberos

LEVER, S. A.

MISTOL

Valencia, 610 BARCELONA

MOTO RECTIFICADOS

Vda. de Angel Jordá

RECTIFICADOS Y ENCAMISADOS DE CIGUEÑALES
Y SOLDADURAS DE LOS MISMOS
RECTIFICADOS DE CIGUEÑALES A FORTES
VALVULAS Y ALBORNOS

Calle Riereta, 1 - Teléf. 241 47 47 - BARCELONA

INSTALACIONES INDUSTRIALES - ESTRUCTURAS METALICAS
(CONSTRUCCION Y REPARACION) - PLANCHISTERIA EN SERIE

SOLDADURA AUTOGENA Y ELECTRICA - POR ARCO, PUNTO, ANILLO
EN HIERRO, ALUMINIO, COBRE Y ACERO INOXIDABLE

D. CABERO

PLANCHISTERIA Y CALDERERIA

Miguel Romeu, 101 - Teléf. 243 56 23 - Hospital de la Marina

CARROCERIAS - PINTURA

PLANCHISTERIA

Jaime Balaguero

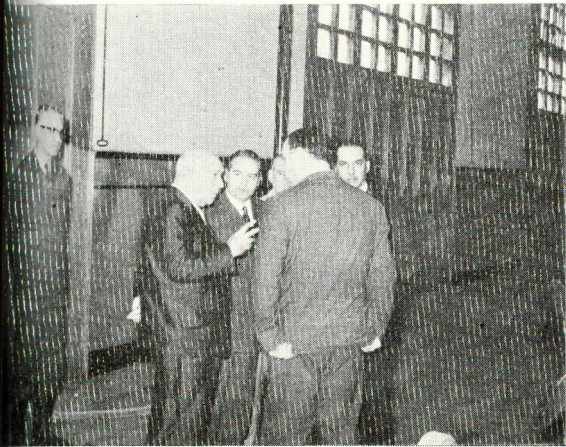
Almogávares, 182
Teléfono 225 51 35

BARCELONA

Noticiario

Local

Visita del Delegado de Servicios



El jueves día 28 del pasado mes de septiembre, visitó nuestro Cuartel Central el Delegado del Servicio de Transportes y Servicios Municipales del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, del que depende nuestro Cuerpo, Ilmo. Sr. Nicolás Visiers Bratés. Fue cumplimentado en su visita por el Ilmo. Sr. D. Pedro Calpe Arcusa, Concejal Ponente del Proyecto de Extinción de Incendios y Salvamentos; por el Sr. D. José M.^a Jordán Casaseca; por el Sr. D. Jaime Esteve Esparcia; por el Sr. D. Julio del Molino, y por el Sr. D. Jaime Esteve Esparcia, Jefe Auxiliar de Zona, presidente de nuestra Agrupación, D. Julio Ferré Bel.

Lotería de Navidad

Ha sido adquirido por esta Agrupación el número 2.047 de la Lotería Nacional de Navidad para distribuirlo entre los asociados que lo deseen, cobrándose, como de costumbre, veinticinco céntimos por cada peseta de lotería, cantidad que se destinará a la adquisición de libros para la biblioteca.

Natalicios

El día 4 del corriente mes de octubre, la esposa de nuestro compañero Manuel Carneado Solares, ha dado a luz una hermosa niña, a la que han bautizado con los nombres de Isabel, Clemencia y Francisca.

El día 26 del corriente mes de octubre, la esposa de nuestro compañero Isidro Moreso Juan, ha dado a luz una hermosa niña a la que han bautizado con los nombres de Iserrat, Josefa e Isabel.

Mostramos enhorabuena a los felices papás.

Nacional

Boda en Valencia

El pasado día 24 de septiembre, el bombero de aquella plantilla don Juan Pons Martí, contrajo matrimonio en la valencianísima parroquia de San Valero, vistiendo el uniforme de gala del Cuerpo.

La feliz pareja fue apadrinada por el Ilmo. Sr. Concejal Ponente del Servicio.

Después de la ceremonia, los recién casados se dirigieron al Parque donde entraron bajo un arco de agua con que les esperaban sus camaradas de servicio, pasando a continuación al comedor donde se sirvió un modesto lunch.

¡Mucho ojo!



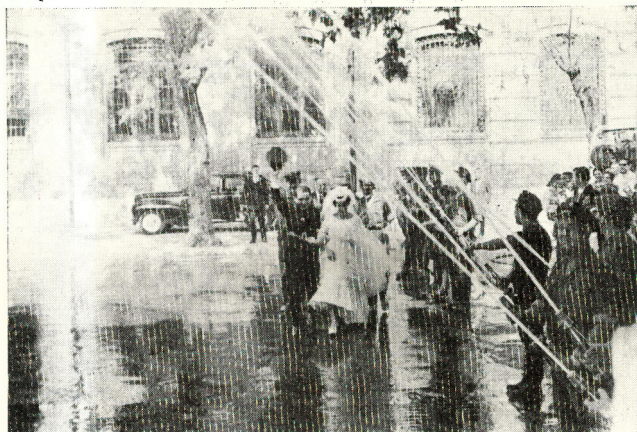
«Bayer»



El producto de fama mundial

Contra, dolores, gripe,
resfriados, reumatismo

Cada tableta contiene 0,5 gr. de Aspirina



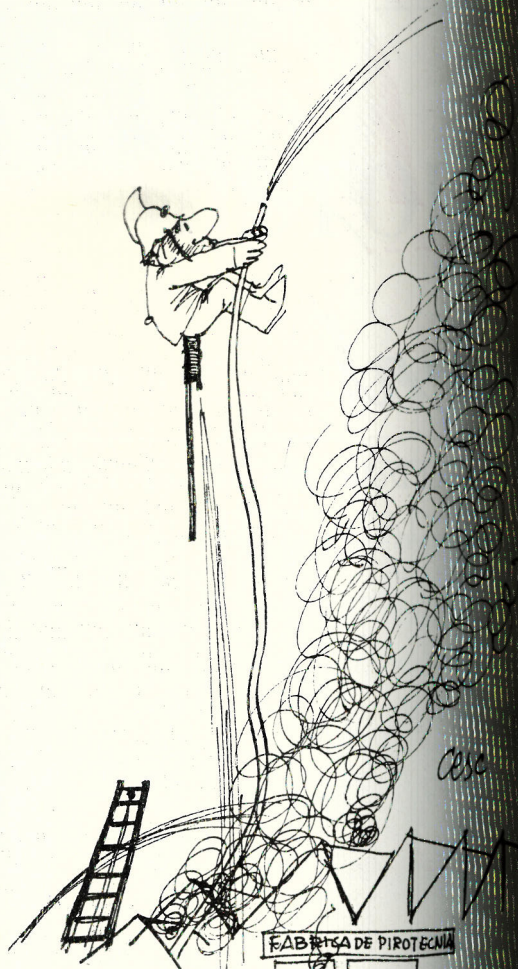
Juan Pons Martí, excelente profesional y mejor persona, muy querido de sus superiores y compañeros, salió a continuación a disfrutar de un corto viaje de novios.

Que sea feliz en su nueva vida que empieza con la luna de miel.

Extranjero

Ex bombero, artista de cine

Giuliano Gemma, un ex bombero italiano, será quien interprete el personaje de Hércules en la pantalla, en el film «Los titanes». Este mismo personaje lo han interpretado ya otros varios artistas de la pantalla.



Sin palabras

(Exclusivo para esta revista)

Juguetes Pisam

Provenza, 138 (entre Urgel y Borrell) - Teléfono 253 01 51 - BARCELONA

Extenso y variado surtido en toda clase de juguetes

Ofrece al personal del cuerpo de bomberos descuentos especiales

Frusola

LA PRIMERA
MARCA ESPAÑOLA
QUE LANZO
AL MERCADO
UN AUTENTICO
JUGO DE

PIÑA

Tropical

deléitese
con el sabor
único
y distinto
de la reina
de las frutas



FRUSOLA

LA PUREZA Y CALIDAD DE UN JUGO
DE FRUTA SE MIDE POR SU
DENSIDAD

SI QUIERE MAS CANTIDAD PUEDE AÑADIRLE AGUA NO CARBONICA



FRUSOLA ha elegido
los colores AZUL Y BLANCO
por ser símbolo de pureza,
como distintivo
de sus productos

Frusola

FRUSOLA, S.A. - PLANTA INDUSTRIAL Y OFICINAS: C. MANSO CASANOVAS, 53 - TEL. 235 1097 (3 LINEAS)

ANTIFYR

Diversidad de marcas en los chásis

Unidad de garantía en el equipo

