

PARADA AMB...

 Carles Savalls

32 anys prestant servei a emergències

 Per veure el vídeo sobre aquest conductor professional:
infotransit.gencat.cat



Va ser un dels primers bombers de Catalunya a tenir carnet de camió quan això no era un requisit per accedir al cos



 Jaume Recoder

José Manuel Rubio ja havia conduït camions abans d'entrar al cos de bombers.

José Manuel Rubio: “Conduir un camió de bombers et fa pujar l'adrenalina”

Porta gairebé 32 anys conduint camions de bombers. De fet, va entrar al cos gràcies a ells el 1981. Havia perdut la feina com a xofer de camions banyera quan van sortir unes places per treballar com a conductor els tres mesos d'estiu, els de major risc d'incendi forestal. Aquell va ser el seu primer contacte amb una feina que fins llavors desconeixia totalment. Poc després, va passar unes proves i va aconseguir plaça com a bomber en uns moments en què per accedir al cos no calia tenir el carnet de camió. Des d'un bon començament, José Manuel Rubio es va posar mans al volant per desenvolupar una tasca que aleshores pocs bombers estaven capacitats per fer.

“Faig la feina que m'agrada: conduir. Fins i tot els caps de setmana acostumo a sortir amb la família a fer quilòmetres amb el cotxe.” José Manuel Rubio, però, té clar que el que més li agrada conduir són els camions de bombers. “Et puja l'adrenalina; sobretot quan vas cap a un accident de trànsit, la circulació està aturada i has d'anar esquivant els vehicles. És un moment en què has d'estar molt concentrat en allò que estàs fent. Sempre has de mirar de controlar els nervis.” Per això, sap que a l'hora de conduir un d'aquests vehicles, “has de tenir molt clar què tens a les teves mans. Portes un vehicle d'emergències, que té molta potència i pot agafar força velocitat. A més, has de ser conscient que a dins hi ha tots els companys que has de dur al servei i has de retornar al parc sense que els passi absolutament res”. És des d'aquest punt de vista que Rubio reclama que el cos de Bombers de la Generalitat estableixi una formació obligatòria per als conductors, perquè estiguin plenament capacitats per dur un vehicle d'aquest tipus fins a una emergència; que no n'hi hagi prou amb disposar del carnet de camió. De moment, per compensar aquesta mancança, als bombers més novells tan sols els deixen conduir els camions quan acaben de treballar en un servei i tornen al parc; sense l'estrès de l'emergència ni la incertesa de l'estat del trànsit. Quan han acumulat prou experiència i se senten segurs al volant, és quan comencen a conduir en les sortides cap a un servei. Això no amaga, per Rubio, que actualment els bombers estiguin “molt més preparats” que quan ell va

accedir al cos. “Aleshores érem molt bàsics”, recorda. En aquells moments encara no s'havia instituit l'Escola de Bombers, de manera que ell pertany a una generació de bombers que va aprendre la feina “al carrer, a base de treballar en serveis, en el dia a dia i braç a braç amb els veterans”.

Millora de la conducció

Després d'anys d'experiència, José Manuel Rubio considera que en general, a Catalunya “conduïm bé”, especialment quan cal reaccionar si un vehicle d'emergències ens demana pas a la carretera. Creu que, malgrat que encara hi ha massa accidents de trànsit, almenys a la xarxa viària que envolta Sant Feliu de Llobregat —la que coneix millor perquè és on treballa— “ja no es corre tant com abans. El reglament, els controls d'alcoholèmia i de velocitat, per exemple, hi han influït molt”. El 2012 en el total de les carreteres catalanes el nombre de víctimes mortals per accident de trànsit es va reduir un 4,69% respecte de l'exercici anterior; un 20,33% respecte del 2010. Rubio també pensa que la crisi econòmica hi té una part de culpa, perquè “a les hores punta ja no hi ha tants vehicles com hi havia fa cinc o sis anys” en els accessos a Barcelona pel Llobregat.

El pitjor record d'un accident a la carretera en què ha treballat com a bomber va tenir lloc

precisament en aquella època de cues i més cues. “Era un diumenge a l'AP-7; van topar 11 vehicles i se'n van cremar tres. En un d'ells hi havia dos matrimonis que van morir calcinats. Quan els companys van apagar el foc, m'hi vaig atansar però jo encara no sabia que a dins hi havia gent. Em va impactar molt quan vaig veure els cadàvers”, confessa. Però la feina li exigia continuar prestant servei a les altres persones afectades per l'accident. Fer de bomber és així, “t'has de sobreposar al moment perquè has de socórrer els ferits i ajudar els teus companys a continuar la feina”.

Manteniment dels camions

Actualment, José Manuel Rubio presta servei a l'àrea tècnica de la Regió d'Emergències Metropolitana Sud dels Bombers de la Generalitat, que té la seu a Sant Boi de Llobregat. La seva experiència ha estat determinant perquè recentment l'hagin reclutat per tenir cura de l'estat de la flota de vehicles que hi ha a la regió junt amb un altre company. Així, quan en un parc de bombers hi ha un camió avariats, posen en coneixement del servei la incidència i Rubio activa el protocol per a aquests casos: enviar tècnics perquè valorin l'avaria i, a partir d'aquí, gestionar la intervenció de la grua, del taller central dels bombers a Bellaterra o de l'empresa responsable del rènting dels vehicles, o de qualsevol taller de la zona si és un problema prou important.

Rubio, però, també fa guàrdies quan toca en parcs que algun dia no arriben als mínims per alguna incidència de personal. El de Sant Feliu de Llobregat és casa seva des de fa més de 25 anys. Quan hi va a fer una guàrdia, la seva tasca consisteix a revisar cada matí els quatre vehicles que té la instal·lació, dues bombes rurals pesants (BRP), una bomba nodrissa d'aigua i un vehicle de comandament. Rutina obligatòria. A cada torn, cada dia de l'any, ha de fer exactament el mateix; comprovar tots els llums, l'emissora, el nivell d'aigua de les cisternes, els frens... Mentrestant, altres bombers proven el material i les eines que porta cada camió: la motoserra, l'equip d'excarceració, els equips d'aire... Això és el que ocupa la primera hora d'una guàrdia que comença a les set del matí.

La rutina d'una guàrdia

Després de l'esmorzar i d'organitzar la intenció del personal de torn, cada dia de la

setmana hi ha una tasca igualment obligatòria. Cada dijous al matí, per exemple, reben la visita de grups d'alumnes de les escoles de la zona. És un moment que els bombers aprofiten per explicar a la canalla com funciona un parc de bombers. De passada, els donen consells de seguretat per evitar accidents a la llar i a la via pública. Altres dies es programen treballs de condicionament del recinte exterior de la instal·lació; d'altres, pràctiques diverses amb el material: és la millor manera d'habituar-se a l'ús de noves eines. I és que en el sector professional dels bombers també hi ha un treball important d'enginyeria per desenvolupar maquinària cada cop més eficient. El disseny dels camions del servei, per exemple, s'executa d'acord amb les especificacions i requisits que marquen els tècnics del cos. El feedback amb els bombers que els utilitzen permet definir noves millores, de manera que cada generació de vehicles supera en prestacions l'anterior d'una manera o altra.

“En termes generals, els catalans conduïm bé i els accidents estan baixant; ja no es corre tant com abans”

José Manuel Rubio encara recorda com han evolucionat els camions des que ell va entrar al cos de bombers l'any 1981. “Han canviat en tot”, afirma. “Hem passat de tenir autèntica ferralla a disposar de vehicles que s'adeqüen a les normatives europees, que en fan camions de molta qualitat”. Diu que el primer criteri que cal tenir en compte sempre és el de la seguretat del personal que els fa servir. A hores d'ara, Rubio té clar que, si depengués de la seva decisió, el que demanaria als constructors és que milloressin l'amplitud a l'interior de la cabina. “Els darrers models que ens han arribat tenen molt poc espai perquè el personal de guàrdia es pugui posar l'equip d'intervenció durant el trajecte cap al sinistre.” Rubio també fa un toc d'alerta; entén que la greu crisi econòmica que afecta les administracions públiques hagi fet minvar les inversions, però observa que “la flota que tenim està envellint i haurien de començar a fer números per començar a renovar-la”. “En aquests moments ja hi ha camions vells que estan arribant al límit de la seva vida”, apunta.



Per accedir a una plaça al cos de bombers, i fins a la darrera convocatòria que es va fer abans de la crisi econòmica l'any 2010, és requisit indispensable disposar del carnet de conduir tipus C, que és el que permet portar camions. A més, en la primera fase del concurs d'oposició, junt amb la revisió mèdica, l'entrevista personal, les proves físiques i el test de coneixements, els aspirants a bomber de la Generalitat també fan una prova de conducció, tant de vehicles pesants com de lleugers. L'avaluació és quàdruple: es fan tres proves amb camió i una amb vehicle lleuger. En el cas dels camions, els aspirants han d'aturar el vehicle al mig d'una rampa i després l'han de tornar a arrencar intentant evitar al màxim el retrocés del camió. Una segona prova consisteix a portar el vehicle per un circuit de tres revolts en el menor temps possible i la tercera, a fer un canvi de sentit en un carrer sense sortida. Amb el vehicle lleuger, els futurs bombers han de seguir un recorregut en forma de L però amb la marxa enrere i amb un remolc.

La Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments té actualment en marxa un programa de formació contínua optativa per a bombers, tant funcionaris com voluntaris. Es tracta d'un curs de 30 hores en què els assistents han de treballar amb camions en asfalt i sobre terra, i amb vehicles lleugers sobre asfalt. Les sessions teòriques estan molt especialment enfocades a conscienciar els bombers de la importància de respectar el codi de circulació. S'insisteix sobretot en els efectes que té l'excés de velocitat en els vehicles i els seus ocupants. Cada any hi assisteixen una mitjana de 240 bombers, segons fonts del cos.

