

Amaraje con aviones de bombardeo y transportes polimotores.

En el número anterior expusimos en un artículo, con este mismo título, diferentes elementos que constituyen, en general, los equipos de salvamento en cuanto se refiere a trajes, chalecos, botes salvavidas, botiquines y víveres. Hoy vamos a empezar con las formas de llegar al agua, tanto en caso de avión monoplaza como de los multiplazas, y las medidas y cuidados a observar; para pasar en seguida a exponer diversos conocimientos muy útiles para aquellos que pudieran encontrarse en circunstancias de naufragos.

Al primer piloto.

Tomar la decisión con tiempo suficiente para asegurar que se transmite la señal de socorro y permitir así una localización aproximada a las estaciones de tierra.

Comprobar, una vez más, la presión de admisión, paso, rotación, gasolina, etc. *¡Puede, finalmente, no ser preciso amarar!*

No olvidar el llegar al agua con el *tren oculto*.

El radiotelegrafista no va a la posición de amaraje hasta el último momento.

Si es preciso apague los faroles de aterrizaje, que aunque den una idea de la altura esa idea puede ser errónea.

Al navegante.

No olvidar conservar en la memoria o, mejor, anotado, el *punto de situación estimada* transmitido por el radiotelegrafista últimamente, y tomarlo en consideración para una posible navegación a vela, una vez en el bote de goma salvavidas.

Al Radiotelegrafista.

No olvidar transmitir la *posición estimada de amaraje, recibida del navegante*. Conservarse en su puesto en la estación hasta el último momento. Cuando sea posible, usar la antena de larga como sonda calculadora de la altura de vuelo, al final del planeo; transmitir esta información al piloto.

A la restante tripulación.

No olvidar apagar todas las luces brillantes, de noche, para evitarle reflejos al piloto.

No salir del puesto de cada uno hasta que el avión se pose en el agua.

Cuidados con los botes de goma, a bordo de ellos.

1. No salte al bote de goma, podría averiarlo.
2. No salte nunca a un bote volcado.
3. Enderece los botes volcados con ayuda de las lazadas de mano o del cabo de la borda.
4. Asegúrese de que todo el equipo de auxi-

lio está a bordo del bote y los paquetes flotantes sujetos por sus largas cuerdas al bote.

5. Si entró del mar al bote, lo primero que debe hacer es ayudar a los otros a entrar.

6. No se quite la ropa mojada (excepto en tiempo caliente), pero asegurándose de no exponer el cuerpo al Sol durante largos períodos.

7. Asegure la verificación en cuanto a posibles fugas de aire, y aplique los parches que tiene a bordo del bote.

8. Llene el bote hasta que quede "rígido".

9. El Comandante de a bordo toma el mando y determina las categorías del personal.

10. El Comandante de a bordo es quien procede a la distribución del agua y alimentos.

11. Extender la cobertura y vaciar el agua salada que hubiera en el fondo del bote.

12. Alzar la antena de radio, que con la estación emisora estará en un paquete flotante, y comenzar a hacer la señal de socorro (S. O. S. — S. O. S.).

13. No se quiten las gorras o sombreros.

14. Tire la fluorescina (señal de tinte luminosa).

15. Use la pistola de señales (pistola de bote y señal de socorro marítimo) con parsimonia y economía. Sólo cuando el avión de socorro esté encima de nuestras cabezas o barco a la vista a distancia, según su ruta.

16. Lámparas eléctricas, fósforos y mixtos, sólo usarlos cuando sea muy necesario.

17. Mantenga seco el *papagayo* de la antena de radio del bote.

18. El Comandante de a bordo es quien dirige los ejercicios que hayan de hacerse.

Amaraje con avión de caza.

a) *Cuidados generales.*

1. Llevar siempre el chaleco salvavidas y el bote de goma cuando se vuela sobre el mar. Comprobar que la cinta del paquete del bote está bien sujeta al anillo del chaleco.

2. Cuando se vea forzado a amarar en aparato no hidro, o de noche, o con mar fuerte es preferible siempre lanzarse con paracaídas que intentar amarar dentro del avión.

3. No tarde en tomar la decisión de lanzarse con paracaídas.

4. Comenzar los pedidos de socorro a la máxima altura; pero sólo después de ver que *el caso va mal* (que la cosa va en serio).

b) *Amaraje dentro del avión (con avión terrestre).*

1. Si tuviere que hacerlo, verifique si los cintos están bien apretados y bloqueados y llene el chaleco salvavidas.

2. Suelte la cobertura de la cabina antes de amarar.

3. No suelte los cintos antes del segundo choque de amaraje.

4. Poner la cantidad de "Flaps" suficiente para disminuir al mínimo la velocidad de descenso *con tren recogido*.

5. La aproximación baja, apoyada con algo de motor, es aconsejable.

6. Amarar como en un aterrizaje a los tres puntos, o aun mejor, ligeramente encabritado.

7. Después de pararse el avión, saltar cuanto antes al agua.

8. Soltar el paracaídas en el avión y llenar el bote de goma antes de saltar.

c) *Abandono del avión por medio del paracaídas (es lo más recomendable).*

1. Cuando esté fuera del avión gire el botón de suelta rápida del paracaídas, y llene el chaleco salvavidas mientras baja.

2. Cuando esté a pocos pies del agua, enderece el cuerpo, junte los pies, apriétese la nariz y junte los codos al cuerpo.

3. Cuando los pies toquen el agua, golpee en el cierre de suelta rápida del paracaídas y rompa la cinta que une el bote de goma al paracaídas.

4. No soltar el paracaídas demasiado pronto en el descenso; esperar a que los pies entren en el agua. De otra forma se encontraría colgado por la cinta que lo une al bote (preso, a su vez, al chaleco).

5. No espere tampoco mucho para soltar el paracaídas, pues sería remolcado sobre la superficie del agua por el paracaídas, que, unido al bote y éste al chaleco, será arrastrado por el viento.

d) *Una vez fuera del avión y ya en el agua (habiéndose tirado en paracaídas):*

1. Desembarácese completamente del arnés del paracaídas y de los cordones de suspensión. Rompa la cinta que une el bote al paracaídas.

2. Tire de la cinta que une el bote de goma al chaleco hasta que lo tenga al alcance de su mano.

3. Si el bote de goma no se salió del correspondiente embalaje, arranque la cobertura, tirando de los propios pasadores.

4. Saque fuera la botella de aire comprimido (CO₂) y el bote.

5. Retire el perno fijador de la válvula de llenado.

6. Llene el bote, desenroscando la válvula *lentamente* y ayudando al bote de goma a desdoblarse. No olvide que no debe abrir la válvula de mando de la botella de aire muy rápidamente.



Después de perder su avión, que cayó al mar, este piloto procede al inflado de su bote neumático.

7. Entre en el bote de goma *por el lado más estrecho*, izándose con ayuda del cabo que corre a lo largo de la parte más alta del borde.

8. Suelte el ánclora de tela, para fijar el bote al viento.

9. Inspeccione los pinchazos que pudiera tener y remiéndelos inmediatamente, usando los parches tipo espiral que tiene a bordo del bote.

10. Mantenga el bote siempre bien lleno, soplando por el tubo de inflación con la botella de CO₂, o con la bomba de mano cuando aquélla se agote.

11. Use las lonas protectoras de tela impermeable contra mal tiempo, que están enrolladas a lo largo de las paredes interiores del bote.

12. Asegúrese de que está todavía bien unido al bote por la cinta que sale del anillo en "D" del chaleco.

13. Eche la fluorescina (tintura fluorescente) y póngase el gorro amarillo y las gafas contra el sol.

14. Cuando estén cerca barcos, use el pito sonoro, haga señales con el espejo o apunte la luz de la lámpara de auxilio. Aprenda, antes de efectuar vuelos sobre el mar, dónde está almacenada la bolsa de socorro dentro del bote de goma individual.

Cómo sobrevivir en el Océano.

Sobrevivir en el océano y sobrevivir en el desierto se parecen en la necesidad primordial de disponer de cierta cantidad de agua potable.

Pero, por lo demás, entre ambas contingencias existe una gran diferencia, pues mientras en el desierto no hay la esperanza de encontrar nada entre sus arenas, en el océano pueden obtenerse de su masa líquida alimentos y agua potable, siempre que se cuente con los equipos de pesca y de filtraje o vaporización apropiados.

He aquí un cierto acontecimiento y las enseñanzas deducidas de él.

En octubre de 1942, el capitán Eddie Rickenbacker y ocho hombres más se encontraban a la deriva en unos botes salvavidas en pleno Pacífico Sur, teniendo por únicos elementos cuatro naranjas y algunas pocas piezas descajaladas del equipo de auxilio de a bordo.

El capitán Rickenbacker escribió algún tiempo después: "Si a alguien le pareciese extraño que después de la cuidadosa preparación del equipo de salvamento de a bordo hubiésemos dejado las raciones de socorro y, lo que es aún peor, *el agua potable*, dentro del avión, yo sólo puedo decir que el choque, la confusión, los heridos, el mar agitado y las averías ocurridas en los botes de goma, todo contribuyó a robar de la mente de los hombres la claridad de pensamiento; y que en el momento de lograr salir del avión el último hombre, el agua del mar alcanzaba más de dos pies de altura, y las pocas cosas que se habían logrado preparar y reunir para llevarlas a los botes quedaban ya cubiertas por el agua y esparcidas otra vez dentro del avión, por los golpes de las olas que entraban en él y chocaban contra las paredes interiores, formando remolinos de espuma."

Para evitar que a otros les ocurra lo mismo, se escribieron las siguientes consideraciones:

Consejos que dicta la experiencia.—“*Ensaye*”. “*Ensaye*”. “*Ensaye*”.

Para evitar la confusión, cuando el avión cae al agua en el Océano, toda la tripulación precisa practicar el procedimiento de abandonar el avión antes de que realmente le acontezca tal cosa. Cada hombre debe tener su puesto bien señalado y sus atribuciones bien definidas, para el caso de caer al agua.

¿Cuánto tiempo aguantará un avión de transporte o bombardeo sobre el agua? Nadie lo sabe. Puede ser un minuto, pueden ser cinco o seis, o aun más, dependiendo tal cosa del peso total en aquel momento, de la cantidad de gasolina que entonces tenga en los depósitos y de los daños sufridos en el amaraje. En buenas condiciones, todos deberán tener tiempo de salir del avión sin precipitaciones ni pánico.

Una vez que su bote de goma sea largado con todos los paquetes de las provisiones y del equipo de a bordo, la mitad de la lucha está ganada. Piénselo bien: ¿Vale su vida dos minutos de práctica y ensayo?

Consejo importante: “Asegúrese de que lleva consigo el máximo de ropa posible, antes de abandonar el avión.”

Cuanto más ropa, mejor. Su chaleco salvavidas le mantendrá flotando con cualquier ropa que lleve, y, en cambio, por la noche el frío es intenso, aunque esté en el Ecuador. Por el contrario, durante el día precisará tener la piel bien protegida contra las quemaduras del sol. Conserve siempre su camisa puesta durante el día y abrigúese de noche.

Cómo se debe nadar.

¿Crawl australiano? No. ¿Brazada? No. Consumen mucha energía y sólo son buenos para exhibiciones. No haga variaciones para arriba y para abajo, soplando como un viejo barco de los ríos; siga el ejemplo de los perros y de los patos; haga por no contraerse.

Si quisiera mantenerse simplemente sobre el agua, vuélvase de espaldas y flote *haciendo el Cristo*. Flote perezosamente, moviendo los brazos muy despacio, simultáneamente o uno cada vez, como los remos de un bote. Vaya movien-

do los pies vigorosamente. Si tiene que nadar hacia un bote salvavidas o bote de goma, utilice el método de brazada moderada.

Se puede pasar una zona cubierta con grasa (aun ardiente) empujando con los brazos para un lado mientras la atraviesa. Cuando vuelva a la superficie después de atravesar buceando una mancha con grasa, mantenga los ojos y la boca cerrados hasta que tenga los hombros completamente fuera del agua. Nadar hacia el viento (contra el viento) para verse libre lo más rápidamente posible de la grasa. Nadar por debajo del agua (con grasa) lo más que se pueda aguantar.

Al nadar se debe respirar por la nariz y boca a la vez, volviendo lateralmente y hacia atrás. la cara para evitar sorber agua.

Primeras obligaciones una vez a bordo del bote de goma.

1. Tratar lo mejor que se pueda a los camaradas heridos.

2. Levantar los abrigos de que pueda disponerse contra el sol.

3. Comprobar el rumbo y tomar el que se estime conveniente. Si el bote tuviera vela, elegir un lugar en la carta, señalar el camino y tomar ese rumbo, cualquiera que sea la distancia a que esté; procurando el más próximo con arreglo al viento.

4. Verificar las provisiones de que se dispone. Se puede estar a la deriva varios días, y aun semanas. Por tanto, escatimar el racionamiento. No coma ni beba nadie en las primeras veinticuatro horas. Si hace mucho calor, tómense unos pequeños bucheros de agua y nada más.

5. ¡No sea egoísta! Coopere con el oficial encargado. No grite ni cante. Sólo le cansaría y gastará el agua de su aliento. Si todos estuvieran a bordo como “sardinas en canasta”, no se exaspere y tome siempre las cosas por el lado filosófico. Tal vez no sea por mucho tiempo. Su supervivencia depende de la buena moral. Dice el refrán: “Si usted no puede ser un buen animador, estése al menos quieto.”

Señales de petición de auxilio.

La prueba más dura será verse obligado a descender en las aguas del Atlántico Norte durante los meses de otoño o invierno. Pocos

hombres sobrevivieron más de veinticuatro horas en el frío glacial. Pero las posibilidades de ser encontrado y salvado rápidamente en el Atlántico Norte son buenas, si se consigue llamar la atención de los aviones de socorro.

“Recuerde que tiene varios caminos o maneras para llamar la atención.”

El espejo metálico en los días de sol.

Las señales de humo durante el día. Las instrucciones están impresas en el envoltorio; solar la señal hacia arriba sólo cuando el avión de socorro está por encima de su cabeza.

Las señales luminosas V-K para la noche; también deben ser usadas sólo cuando el avión de socorro esté encima de nosotros.

El tinte para teñir el agua del mar es la señal que persiste durante más tiempo, coloreada de día y fosforescente de noche.

El emisor de T. S. H. transmite en banda de 500 kilociclos (reservada a las llamadas de S. O. S.), y tiene un alcance de 500 kilómetros, si la antena está suficientemente elevada.

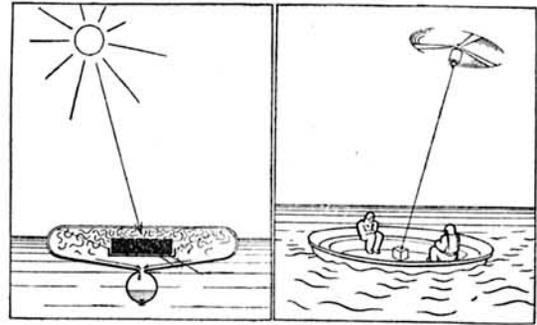
Tres sistemas hay de elevar la antena:

a) Atar un extremo de la antena al ciervo volante o cometa, lo cual exige viento de cierta intensidad.

b) Atar la antena a un globito de los que se usan en meteorología, el cual se llena de gas, con hidrógeno proporcionado por una pastilla de hidruro de litium puesta en contacto con agua del mar. El globo puede elevar la antena hasta 100 metros; pero al contrario que con el ciervo volante, el viento abatiría al globo hacia abajo.

c) La antena puede ser elevada por un pequeño helicóptero-miniatúra, al que los americanos han bautizado humorísticamente con el nombre de “gancho del cielo”, el cual consiste en un motorcito que mueve una hélice de tres palas, llevándole la corriente eléctrica de una pila que está en el bote por el propio hilo de la antena.

Hemos tomado estos datos de un artículo publicado en la revista *Atomes*. Sólo nos parece que no es utópica la utilización de una cometa con fuerte viento. Lo demás exige llevar demasiadas cosas con el bote, a menos que se acompañen en paquetes flotantes independientes, como complemento del *paquete de socorro* que va en el propio bote.



La esponja negra.

Antena de radio.

Cómo convertir en potable el agua del mar.

El filtro de agua salada. (Parece apropiado sólo para avión hidro.) Pesa cerca de tres kilos y trabaja con gasolina (“canned gasoline”); debe estar dispuesto para ser utilizado en los aviones hidros. Las instrucciones sobre su funcionamiento deben estar impresas en el lado de fuera del depósito de gasolina.

Nota.—Aunque el filtro sea de operación muy fácil, es importante practicar su montaje varias veces.

El filtro solar. (Es lo más apropiado para acompañarlo en paquete flotante.)—Es un simple dispositivo de vaporización, hecho de dos piezas de plástico que comprimen un trozo de toalla turca; puede producir agua fresca y potable suficiente para alimentar indefinidamente a un hombre. No es preciso gasolina, ni tiene trabajos de conservación. Todo cuanto precisa es agua de mar y calor del sol.

El “filtro solar” tiene cerca de un pie cuadrado y pesa algunos gramos. Las dos piezas de plástico están unidas entre sí.

Ligado directamente a la toalla está un tubo y un depósito pequeño de goma. Llénese el depósito pequeño con agua del mar, hasta que por capilaridad la toalla quede completamente mojada. Después déjese secar al sol. Gradualmente grandes gotas de rocío se condensarán en la parte de fuera del plástico, tal como el vapor de agua caliente en los espejos de un cuarto de baño. A medida que el agua escurre puede ser recogida en un vaso colocado debajo, y almacenada luego en los balones de goma.

Este filtro solar, en un paquete flotante, debe acompañar al bote multiplaza, en los aviones no hidros, que se hundirán más o menos pronto después del amaraje.

La esponja negra y los zeolithos.

El primer procedimiento exige el concurso del sol. El aparato consiste en un globo muy transparente a los rayos solares, en el centro del cual se aloja una *esponja negra*; se introduce en el globo agua de mar hasta que la esponja se empape; se tira el agua sobrante; se deja flotar el globo en la superficie del mar. Los rayos solares calientan el agua de la esponja y la hacen evaporar, mientras que las sales quedan en la *esponja negra*. El vapor de agua se condensa en las paredes del globo, bajo la acción refrigeradora del agua del mar. El agua dulce se concentra en la parte inferior del globo, a un régimen que depende de la intensidad de los rayos solares y del tiempo de insolación.

En un día, medianamente soleado, puede obtenerse medio litro de agua sin sal que puede beberse.

Los "zeolithos", utilizados durante la última guerra para el *desalado* del agua de mar, constituyen el segundo procedimiento. El *desalador* se presenta bajo la forma de pastillas a base de sales de plata, de barium y de carbón.

La pastilla se introduce en un recipiente estanco conteniendo agua de mar. En menos de una hora de contacto, la plata elimina los cloruros del agua marina, mientras que el barium absorbe los sulfatos. El carbón clarifica el agua así endulzada, que se vuelve apropiada para poderse beber. Cada pastilla está concebida para producir un cuarto de litro de agua potable.

Racionamiento del agua.

La mínima cantidad de agua que basta a un hombre para mantenerse en buenas condiciones es de 18 onzas por día.

Si tiene bastante agua a mano y puede hacer un cálculo, más o menos seguro, de cuándo será salvado, puede gastar las 18 onzas por ración.

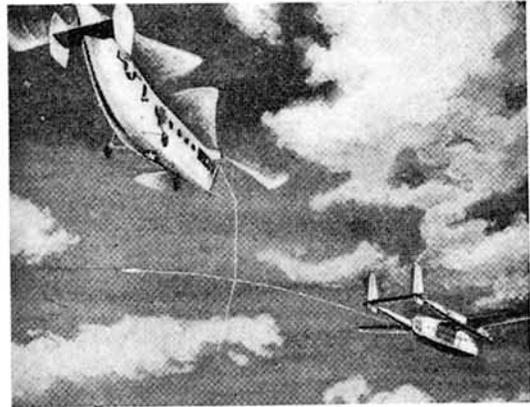
Si puede quedar a la deriva mucho tiempo, sea avaro con el agua (raciones: de dos a ocho onzas por día).

Saque el mayor provecho del agua, conservándola en la boca el mayor tiempo posible. Buchee, gargaree, y sólo después la trague. Reserve algún agua para beber antes de dormir.

Agua de mar.—La cantidad de sal en el agua del mar es igual a una cucharada de té de sal en un vaso con seis onzas de agua. Esto es, tres veces más sal que la contenida en el plas-

ma de la sangre. *No beba agua del mar.* ¡Es el suicidio! La preciosa agua que tiene en su cuerpo sería empleada en disolver el exceso de sal. Los hombres que beben el agua del mar aumentan su sed, sufren terribles vómitos y calambres, tienen alta fiebre y, finalmente, enloquecen. La limpieza de intestinos con agua del mar es igualmente venenosa; no lo intente.

¿Y en cuanto al agua del mar en pequeñas dosis? La experiencia de los supervivientes de los naufragios, dicen las autoridades médicas inglesas, tanto como el resultado de las experiencias, demuestran el valor del uso del agua del mar en pequeñas cantidades para humedecer los labios y para humedecer la boca, como ayuda para tragar los alimentos. Si la cantidad total de agua diariamente ingerida en esta práctica *no fuera superior a seis onzas*, ningún mal vendrá de ello



Actualmente se ensaya el salvamento en lugares inaccesibles por medio de helicópteros remolcados hasta el lugar y que se recogen luego en vuelo.

en un viaje en salvavidas de, por lo menos, diez días. Tomada en mayores cantidades el agua del mar es muy peligrosa.

Un hombre con buena salud puede vivir de ocho a doce días sin agua; pero a partir del cuarto día le parece estar atontado.

Si no tiene agua, no coma. Razón: su cuerpo tendrá que utilizar la propia agua de reserva en digerir y asimilar los alimentos.

Cúbrase lo más que pueda para que la pérdida de agua por transpiración sea la mínima posible.

No beba licores, le pondrán enfermo y con delirios. Guárdelos para los hombres heridos gravemente, les disminuirá los dolores y los hará dormir.

No beba orines; sus productos venenosos de excreción aumentarán la sed, contribuirán al proceso de secaje y elevarán la temperatura de su cuerpo hasta 41°.

Cuando consiga agua para beber, después de un largo período de sed, bébala despacio, como vino. De otra forma la vomitará.

Como alivio, chupe cualquier pieza de cuero no curtido, paño o botones.

Racionamiento de los alimentos.

El agua es más importante que los alimentos.

Poco habrá que hacer en un bote salvavidas y no se gastan muchas energías. Medio kilo de las propias reservas de grasas del cuerpo suministran 3.500 calorías, más que suficiente para un día de bote. Con suficiente agua para beber se puede aguantar durante varias semanas, sin comer, en un bote, quietos y durmiendo mucho.

Comer, chupar y masticar la comida lentamente.

Si tiene galletas, pártalas y guarde los trozos en los bolsillos, comiendo las migajas durante el día. Puede disolverlas en la ración de agua si quiere.

Si tiene leche condensada, eche en ella las galletas, mézclelo con agua; o mejor, tómelo solo una hora antes de la ración de agua.

No coma algas, si no tiene mucha agua para beber. Aunque plenas de vitaminas, las algas son muy saladas y dan mucha sed.

La pesca.

Acuérdese de las diez reglas siguientes:

1. No amarrar el extremo del hilo al dedo, ni a la mano, ni al pie. Un pez grande le puede cortar el dedo o partir el hilo y llevarse el aparejo de pesca. Hay que disponer de hilo para ceder.

2. Ponga otro hombre asegurando la extremidad del hilo mientras pesca. Esto le da dos posibilidades de conservar el aparato de pesca y quedarse con el pez.

3. No se incline sobre la borda del barco de goma cuando un pez esté preso. Puede volcarlo.

4. Intente coger peces pequeños en vez de grandes. Los grandes pueden partir el hilo, robar el cebo, cortar las manos, y aun poner en peligro el bote de goma.

5. Mover siempre el hilo para que el cebo parezca vivo.

6. No olvidar dejar parte del pescado (o de la caza) para servir de cebo. El cebo fresco es mejor que la carne de conserva que va con el aparato de pesca.

7. Después de usados, limpiar anzuelos e hilos y enrollarlos y guardarlos tal como estaban. Compruebe que los anzuelos no están enredados a los hilos. Secarlos al sol, guardarlos en las bolsas de tela y procurar conservarlos secos.

8. Cuando no se esté pescando, amarrar el aparato de pesca al bote de goma, para que no se pierda ni caiga al agua.

9. No deje que los hilos de pescar se enreden, ni que los embarace algún pez. Pueden pescar dos hombres al mismo tiempo, pero precisan mirar para fuera.

10. Tenga cuidado de no herir el bote de goma con algún cuchillo, arpón o anzuelo. No deje al hilo herir la superficie de goma del bote. Tenga cuidado de dónde pone el aparato de pesca, especialmente después de coger un pez; podría clavarse un anzuelo y pinchar el bote.

Peces comestibles.

Cualquier pez que coja *en alta mar, fuera de la vista de la tierra*, es bueno para comer crudo. Los peces fosforescentes pueden comerse. Puede aprovecharse también la sangre. *Divida siempre lo que coja entre toda la tripulación en partes iguales.*

Las tortugas pueden nadar hacia el bote de goma en las noches de luna. Manténgase perfectamente inmóvil hasta que esté cerca; después agárrela por las patas de atrás y déle la vuelta. Mátela golpeándola en la cabeza. Escorra la sangre del pecho y bébala de prisa, antes que se coagule. Es fresca, agradable y alimenticia. Coma el hígado inmediatamente si no está negro. Saque fuera el estómago y los riñones, pero beba todo el líquido y aproveche la grasa parda, para comerla con el pez. Después de ser quitada la grasa, cuelgue la comida que queda en la vela, para secarla. Cuando se le corta la cabeza a una tortuga, los maxilares pueden herir y las uñas arañar. ¡Cuidado!

Peces venenosos.

No deje de comer una comida simplemente porque tengan reflejos verdosos los peces que se le presenten.

Los únicos peces venenosos aparecen en las vecindades de las zonas rocosas o coralíferas, y a lo largo de las costas de arena o en los mares tropicales. Ejemplos: Pez Papagayo (de co-

lor brillante, con pequeño pico); Pez hinchado (una nariz abultada, se llena el cuerpo como un balón); Pez puerco-espín (marisco con concha como la lapa).

Manera de utilizar los pescados.

Si consigue una buena pesca, puede secar el pez para futuras comidas. Limpie el pez en cuanto lo coja; lave la carne limpia de sangre, de preferencia con agua dulce si la tiene en abundancia.

Después corte el pez en tiras y cuélguelo al sol. Puede comer el hígado si está color de rosa. Si está negro tírelo.

El tiburón es correoso, difícil de cortar, y tiene un gusto muy pronunciado; pero hubo hombres que no teniendo otra cosa sobrevivieron durante varias semanas sólo con tiburón crudo para comer y agua para beber.

Manera de improvisar un aparato de pesca.

Si no tiene un aparato de pesca tendrá que improvisarlo.

Agarrados a las masas de algas se encuentran camarones y pequeños peces fosforescentes. Levante las algas fuera del agua con cuidado y sacúdalas en el fondo del bote de goma, de forma que caigan allí los peces que puedan contener.

Puede comerlos o aprovecharlos para cebo. Si no puede conseguir cebo vivo, experimente con un poco de tejido de color alegre, un poco de pabilo de la lámpara o un trozo de lata brillante en forma oval, enrollado y presa al anzuelo, etc.

Para anzuelo e hilo tendrá que usar lo que encuentre a mano.

Nueve marineros noruegos, que estuvieron a la deriva en el Atlántico en dos botes salvavidas durante cuarenta y ocho días, usaron alfileres, imperdibles y cordeles. Con esto pescaron cerca de 50 delfines pequeños, de 12 pu'gadas, en un día, metiendo los alfileres en el agua, agitándolos con las manos y clavándolos en el cuerpo de los peces. Algunas veces usaron los ojos y agallas de los propios peces crudos como cebo. Los delfines les resultaron "deliciosos".

Pesca nocturna.

Hay dos formas de pescar durante la noche:

1. Haciendo brillar una luz en el agua.
2. Colgando un espejo a bordo de barco de

forma que coja el reflejo de la luna. El pez, atraído por la luz, vendrá a la superficie.

Se pueden coger en una red sumergida o arponearlos con un cuchillo.

Los peces voladores cruzan el agua saltando, tal como acontece con una piedra achatada cuando se lanza. Tropezan contra el bote y caen al agua, quedando ciegos, atontados; pueden cogerse fácilmente, incluso con las manos; ya hubo quien cogió 100 en una hora, y dicen que son buenos para comer.

Los tiburones.

Algunos hombres tuvieron complicaciones con este animal; otros, no. Casi todos están de acuerdo en que tiene su gracia—; hasta cierto punto!—. Cuando se rozan con el bote, no intentan volcarlo; quieren sólo rascarse y librarse del *piojo marino*.

Raramente atacan, y pueden, generalmente, ahuyentarse con un fuerte golpe en el agua o en el hocico, dado con un remo.

Un grupo de marineros y pasajeros de un barco americano torpedeado vagó durante veintidós días en un bote salvavidas, con una escolta de tiburones siguiéndolos continuamente.

Llamaron a los tiburones "Big Joe", "Sophie y su hijo" y "Grove". Los bichitos estuvieron quietos hasta que el capitán murió y fué lanzado por la borda. Entonces enloquecieron, después de haber probado carne y sangre humana. El "Grove" fué, finalmente, fusilado con ametralladora por el torpedero inglés que hizo el salvamento.

¡No provoque a los tiburones! ¡No ponga las manos ni los pies en el agua! Si está siguiendo la costa, puede agradecerle un baño en el océano dos veces por día; pero no juegue a eso. En algunas, raras, ocasiones saltaron tiburones dentro de los botes de goma y se lanzaron a luchar contra los hombres. ¡Cuidado con las cosas! Pueden herirle en la cara.

La piel del tiburón es dura; procure, por tanto, acuchillar'o, en último extremo, en la nariz o en la "cara", su parte más vulnerable.

Ya hemos indicado antes que existen unos paquetes que, disueltos, sirven para ahuyentar a los tiburones durante unas horas.

Pájaros.

Todos los pájaros son buenos para comer. Aproveche sus plumas para ponerlas debajo de

la ropa para calentar. Aproveche también las patas y los dedos para cebo.

Los albatros son, especialmente, buenos de comer.

Socorros en el bote de goma.

Junto a la sed y el hambre, las mayores causas de sufrimientos a bordo son el sol y el agua del mar. El sol quema la piel no protegida; la sal hiere y seca hasta quedar en carne viva y sangrante.

La piel agrietada puede evitarse con el uso de la loción contra las quemaduras del sol (si la tiene); si no, con cualquier pomada de sulfadiazina.

A los labios secos y agrietados, aplicarles vaselina.

Para quemaduras del agua de mar (piel levantada):

1. No exprimir las ampollas.
2. No pincharlas para sacar el líquido.
3. Si las ampollas se abren solas, no exprima el líquido para fuera.
4. Cubra las ampollas grandes y con mal aspecto con crema de sulfanilamida. Haga después un vendaje.

Inflamación de los ojos.

Untar los párpados superior e inferior con vaselina y colocar también un poco de vaselina en el filo exterior de los párpados.

Use gafas, si las tiene. Si no, y si tiene los ojos doloridos e inflamados, cúbralos con un pedazo de tela y póngase una venda.

Contra el estreñimiento o la diarrea.

Con poca o ninguna alimentación, la actividad de los intestinos es nula. No precisa ningún tratamiento para eso—en realidad, los laxantes le harían mal—. Pero en los botiquines de socorro se incluye algún elemento, a base de opio, contra la diarrea.

Dificultades de orinar.

No puede haber gran necesidad de orinar cuando no se bebe agua casi. No obstante, puede existir la sensación de tener la vejiga llena y necesidad de orinar, sin poder conseguirlo; el meter las manos en el agua ayuda.

No se alarme con el aspecto extraño que pueda tener la orina.

Piernas hinchadas.

Acontece normalmente en los boltes salvavidas en los primeros días y se mantiene, a veces durante días, después del salvamento. La hinchazón se quita sin tratamiento, y por sí misma no debe alarmar.

Pie en inmersión.

Si los pies o piernas están "en remojo" mucho tiempo en agua fría, los tejidos son dañados gradualmente. En primer lugar, los pies fríos y húmedos pueden doler un poco; pero esto no será por mucho tiempo. Al poco tiempo se tornan encarnados y entorpecidos y los dedos parecen rígidos, como helados. El entorpecimiento y debilidad se agravan, las piernas se hinchan. Si las piernas pueden ser sacadas del agua y calentadas, desaparecen todas estas molestias. Puede haber serias complicaciones en el caso de tener las piernas sumergidas en el agua durante varios días.

Pueden aparecer ampollas o manchas negras y agrietarse la piel, dejando la puerta abierta a infecciones.

Para evitar el "pie en inmersión".

Mantener los pies fuera del agua lo más posible. Intentar mantenerlos por encima del nivel del cuerpo. Si los calcetines están mojados, quítelos, retuérzalos y vuelva a ponérselos rápidamente; cámbielos por otros secos si los tiene.

Intente mover los dedos y los pies frecuentemente.

Si los pies se hinchan, no los refrigüe; trátelos con cuidado. Refregar hiere la carne delicada y puede infectarse. Ponga polvo de sulfanilamida en las grietas. Mantenga las partes superiores del cuerpo secas y calientes; también ayudan a mantener los miembros calientes.

Mantenga puesto el vestuario, aunque esté húmedo o mojado, debajo de cubiertas a prueba de agua; es preferible a estar quitándolo y retorciéndolo con viento frío. No use cinturones apretados, tirantes, zapatos apretados o ligas o cualquier otro vestuario apretado en las piernas.

El hombre y el mar.

La "voluntad" de vivir es media batalla ganada. Los hombres que se dejan vencer son rápidamente "liquidados".

Ocurre periódicamente que marineros salva-



Estos aviadores se lanzaron desde su avión al mar, llegando a la boya de salvamento con sus botes neumáticos. Mediante una pequeña emisora dan a conocer su situación, y esperan hasta que van a recogerlos.

dos de la Marina mercante cuentan cómo murieron, sin razón aparente, hombres de las tripulaciones y oficiales que pronto se dejaron vencer. Estaban normalmente en buenas condiciones de salud, tenían la misma razón que los otros, pero se desinteresaban y no hacían nada más.

¡No se entregue al mar! Defienda la vida como defendería su dinero en un juego. En el momento preciso en que cree no soportar ni un minuto más, puede estar la ayuda en camino.

Al trigésimotercero día en un bote de goma, los pilotos navales Dixon, Pastula y Aldrich habían perdido prácticamente todo en el mar, incluso el vestuario. Al siguiente día encontraron una isla con agua, alimentos y abrigo.

El capitán Rickenbacker y sus náufragos no tuvieron lluvia durante ocho días, y como alimentos, cuatro naranjas solamente, y se salvaron.

Tehy hizo sus oraciones. "Una hora después

de esta oración, nos juntamos—dice Rickenbacker—; una gaviota llegó y se posó en mi cabeza. Pudimos cazarla. Dividí la cosecha entre la tripulación y aproveché los intestinos para cebo."

Aislados en medio del Océano, todos piensan en el suicidio; pero pocos hombres hacen el más pequeño movimiento para conservar la vida. Mientras haya alimento en el cuerpo debe haber esperanza. Hombres que estuvieron a la deriva sin provisiones durante cuarenta, cincuenta, sesenta y hasta setenta días, escaparon para contarnos su odisea. Aun mujeres y niños han vivido en botes salvavidas, repletos de personas, durante más de tres semanas.

Alucinaciones y locura.

El sol ardiente, las grandes tinieblas de la noche, el chapotear incesante del bote, los miembros entorpecidos, los cuerpos doloridos, terriblemente sedientos y hambrientos; todas estas pruebas son suficientes para hacer perder el juicio. ¿Qué pensar del hombre que en medio de la noche dice: "Voy a buscar una cerveza allí a la esquina", y con toda calma cae por la borda? ¿O del hombre que aprieta sus manos veces sin cuento? ¿O de aquel que echa agua dulce al mar y llora: "Estoy sirviendo a Dios"?

Precisará de toda su fuerza y paciencia para contener a estos hombres sin que perjudiquen a otros y a ellos mismos. Puede aún tener que "ponerlos a dormir". Pero acuérdesese de que sólo es delirio temporal—producido por la horrible falta de agua y alimento—, y no locura definitiva. En la mayor parte de los casos volverán en sí por la mañana.

Odios y rencores.

El piloto Harold Dixon dice que a veces sufrió por no tener a mano alguna cosa que tirarles a sus dos compañeros. Tapscott y Widdicombe se habían detestado siempre, y acabaron por encontrarse en un bote de goma, en que se soportaron durante setenta días. Rickenbacker tuvo que reprender casi todos los días a sus compañeros para mantenerlos en orden; ellos quedaron trastornados de tal forma, que juraron que vivirían sólo para tener el placer de tirarlo al mar.

Nada se puede hacer con los temperamentos violentos. Pero es sorprendente la forma como una buena lluvia levanta los espíritus y cómo nacen nuevas esperanzas con un buche de agua o un poco de pescado maloliente.

Tierra a la vista o próxima.

Una simple nube cumuliforme, colocada baja sobre el agua, en un cielo limpio, es normalmente señal de una isla.

En el Pacífico Sur las islas con lagunas pueden producir el reflejo de éstas—una ligera coloración verdosa en el cielo—, algunas veces visible hasta 75 millas de distancia.

Pájaros, frutas, trozos de madera y plantas a la deriva son, en general, indicios de proximidad de la costa.

Puede hacerse difícil abordar la costa a causa de los arrecifes. Dixon y sus hombres pasaron remando sobre un alto arrecife de coral en el intervalo de dos olas. Aun así, al reventar la ola pegó en el bote por detrás y lo lanzó al mar, volcándolo, de forma que los tres hombres fueron al agua.

Se puede encontrar agua potable en los arrecifes de coral si se hace un pequeño agujero en ellos en la marea baja, inmediatamente debajo del nivel que alcanza la marea alta, de hasta seis a ocho pulgadas de diámetro. Después de pocos minutos escurrirá agua de la superficie, que podrá ser recogida con cualquier utensilio (una cuchara, por ejemplo). El agua es negra, pero es potable; no cave más hondo, porque encontrará agua salada.

Varias especies de cangrejos y langostas vi-

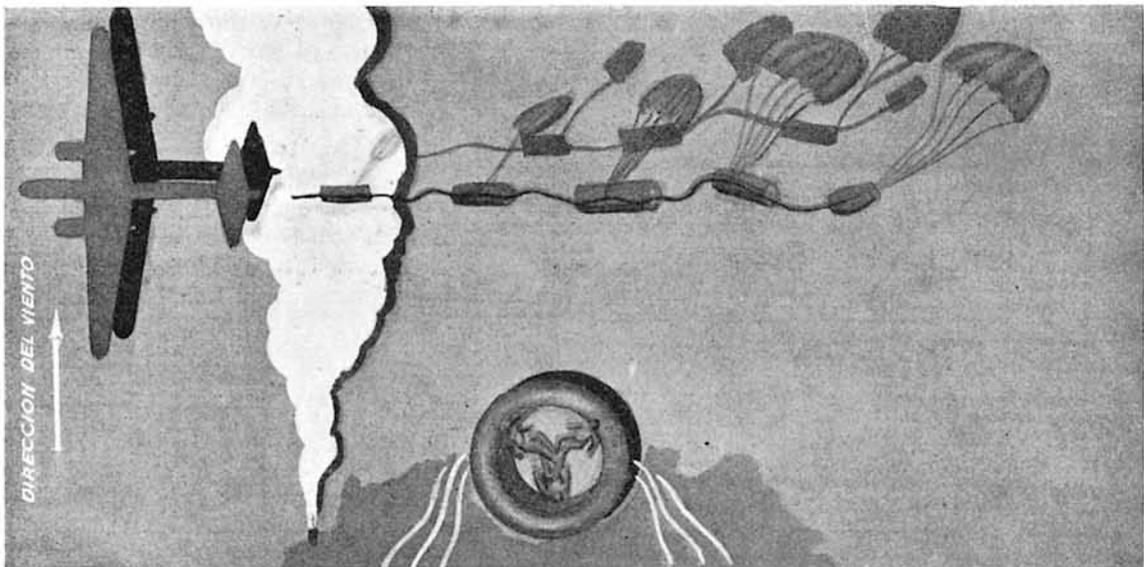
ven en agujeros, en los arrecifes y en medio de las rocas. Salen por la noche y se pasean en las aguas poco profundas. Puede cogerlos usando una luz y una red o arpón.

Las tortugas dejan pequeños rastros paralelos de sus pasos a lo largo de la costa. Siga los rastros, y donde terminen, cave con un palo largo para encontrar los huevos de tortuga, que son buenos para comerlos.

Los indígenas.

Una vez que los encuentre está salvado. Probablemente lo tratarán como un héroe. Cuando Dixon, Oldrich y Pastula encontraron una isla, recibieron alimentos de los indígenas y se acostaron en casa del Comisario de esa isla. En esa noche vino un huracán que arrasó la mayor parte de las casas de los indígenas. "No obstante—escribió Dixon—los indígenas, gente generosa y valiente, comenzaron a llegar con presentes y alimentos para nosotros mientras duró el huracán. El indígena que nos encontró era original; con su casa arruinada, sus sembrados arruinados y sin próxima llegada de barco, se sentó y tejió para mí un lindo sombrero de cocotero, con un bordado en rosario de conchas. Consiguí un cesto de cocos, otro de guisantes y dos gallinas... y nos los ofreció. Resolví que algún día volvería a este sitio encantador, y *si Dios quiere, volveré.*"

(Traducción y recopilación por A. Rueda Ureta.)



Lanzando un bote de repuesto y cuatro paquetes con agua, víveres y medicamentos.