# Sumario de investigación de incendio **Düsseldorf**

## Incendio del terminal del aeropuerto Düsseldorf, Alemania 11 de abril de 1996

**El jueves 11 de abril de 1996 ocurrió un incendio en un terminal de pasajeros del aeropuerto de Düsseldorf, Alemania, que dejó un saldo de 17 muertos y 62 heridos.**

NFPA®

**National Fire Protection Association**

El jueves 11 de abril de 1996 ocurrió un incendio en un terminal de pasajeros del aeropuerto de Düsseldorf, Alemania, que dejó un saldo de 17 muertos y 62 heridos. El siniestro se inició a las 3:31 de la tarde, hora en la que alguien notificó haber visto chispas cayendo de un techo cercano a la floristería del ala este del vestíbulo de llegadas del primer piso. A las 3:33 p.m. llegaron dos bomberos del Cuerpo de Bomberos del Aeropuerto, quienes inmediatamente detectaron un olor dentro del edificio y pidieron la colaboración de un electricista en vista que en el pasado se habían producido problemas con los motores de las puertas automáticas. No obstante, a las 3:38 p.m. el humo estaba saliendo por las rejillas de ventilación de la floristería, y el techo comenzó a arder y a desprender rescoldos incandescentes. A las 3:40 p.m. se exigió la presencia en escena de todo el personal y equipos del aeropuerto.

**El fuego fue controlado a las 7:20 p.m., exactamente 3 horas y 49 minutos después de alguien haber notificado haber visto chispas por primera vez.**

A las 3:58 p.m. el fuego se extendió rápidamente hacia un gran área del primer piso del terminal y se llamó al Cuerpo de Bomberos de Düsseldorf. A las 4:07 p.m. se destacó al lugar el Cuerpo de Bomberos junto un comandante, dos unidades contra incendios, una escalera y un camión cisterna de agua. Para ese entonces ya salían llamas y una densísima humareda por las puertas del primer piso, y el comandante emitió el equivalente de una segunda alarma. A las 4:15 p.m., 44 minutos después de la alarma inicial, el comandante solicitó la ayuda de todas las unidades de la ciudad. Al momento de sofocarse las llamas, 701 miembros de 12 diferentes servicios de rescate o municipalidades se habían apersonado al lugar de la catástrofe con 215 equipos contra incendios.

El fuego fue controlado a las 7:20 p.m., 3 horas y 49 minutos después del aviso inicial de la presencia de chispas en el techo.

Según informes del Cuerpo de Bomberos de Düsseldorf, siete de las víctimas murieron en dos ascensores (cinco en uno y dos en otro). Se determinó que algunas de las víctimas se encontraban en el tejado del estacionamiento observando la salida y el aterrizaje de los aviones cuando vieron el humo y decidieron usar los ascensores para escapar, pero lamentablemente los ascensores se abrieron directamente en la zona de fuego del primer piso. Otras ocho víctimas perecieron en un salón VIP del tercer nivel (un entrepiso con vista al segundo piso o terminal de salida del edificio). Una víctima murió en un baño, aunque se desconoce su ubicación exacta. También se desconoce la ubicación de la última víctima, quien falleció varias semanas después del siniestro.

Las autoridades alemanas determinaron que el incendio fue provocado por unos trabajos de soldadura que se realizaban en una calzada sobre el primer piso del edificio del terminal. Un soldador que estaba trabajando sobre unas placas de expansión provocó la ignición del material aislante de poliestireno utilizado en el techo falso del primer piso. El humo y las llamas se extendieron por todo el primer piso, y enseguida se propagaron al segundo piso a través de los espacios abiertos de las escaleras y los cubos de escaleras desprotegidos. El fuego produjo daños significativos alrededor de los cubos de las escaleras. Dos terceras partes del segundo y tercer piso sufrieron graves daños debido a la espesa humareda. El humo también se propagó hasta el cuarto piso a través de los cubos de escaleras desprotegidos.

El área donde comenzó el fuego no estaba equipada con sistemas de purgadores automáticos. Aunque había tomas de agua en los cubos de las escaleras (a los lados del edificio), las mismas no estaban conectadas a un sistema municipal de abastecimiento de agua, y fue necesario recargarlas con los equipos contra incendio. El edificio estaba equipado con un sistema de alarma que emitía anuncios en alemán, francés e inglés. Había estaciones contra incendio manuales y detectores de humo en todo el edificio; la cavidad del techo falso, sin embargo, carecía de sistemas detectores de humo (según los informes, no fue empleado como cámara de distribución de aire).

Tras la tragedia, el aeropuerto fue clausurado durante 3 días y medio. El lunes siguiente se reiniciaron ciertas operaciones, y para el 1.º de julio de 1996 el noventa por ciento del aeropuerto estaba nuevamente en funcionamiento. Tiendas de campaña y hangares fungieron de terminales temporales.

Entre los varios factores que contribuyeron significativamente a las pérdidas materiales y al número de víctimas, se destacan los siguientes:

• La falta de medidas de seguridad durante los trabajos de soldadura.

• El uso de un material aislante inflamable en el techo falso del primer piso del terminal.

• La carencia de sistemas automáticos de lucha contra incendios en el techo falso y en el área ocupada del terminal.

• Las aberturas verticales desprotegidas, que hicieron que el humo y las llamas avanzaran rápidamente hacia los pisos superiores.

• La transmisión de información equivocada por el sistema de altoparlantes durante los primeros 10 minutos de la activación de la alarma.

• La capacidad de apagar el sistema de anuncios públicos en los salones (este sistema también se utilizaba para transmitir los anuncios de emergencia).

• La falta de salidas de emergencia adecuadas en el salón VIP.

• Los dos ascensores ocupados que se abrieron directamente en la zona de fuego.

Otros factores que influyeron fuertemente en la tragedia durante las operaciones fueron:

• La falta de comunicación adecuada entre el personal de comando y las unidades de bomberos.

• La insuficiencia de radiofrecuencias disponibles para las maniobras contra incendio en tierra.

• El desconocimiento de los planos del edificio.

• La falta de un sistema de asignación de responsabilidades para los bomberos.

• Un personal de comando insuficiente para manejar el incidente.

Hasta la fecha de este informe, éste ha sido el incendio que ha dejado el peor saldo mortal en la historia de los aeropuertos, según consta en los registros de incendios estructurales de aeropuertos que mantiene la División de Investigación y Análisis de Incendios de la Asociación Nacional de Protección Contra Incendios (NFPA, por sus siglas en inglés).

La NFPA está ofreciendo al público interesado una copia completa de este informe (únicamente en inglés) a cambio de una tarifa prepagada. Si Ud. está interesado, comuníquese con la Biblioteca de la NFPA llamando al teléfono (617) 984-7445; también puede enviar un fax al (617) 984-7060, o un mensaje electrónico a la dirección library@nfpa.org

Die Abteilung Branduntersuchung der *National Fire Protection Association* (Nationaler Brandschutzverband) dokumentiert eine Anzahl der bedeutendsten Brände und Unglücksfälle weltweit. Ziel dieser Untersuchungen sowie der veröffentlichten Abschlußberichte ist es, aus diesen Unglücksfällen zu lernen und Erkenntnisse zu deren Verhütung zu sammeln. Diese Informationen werden dann den für die Brandbekämpfung verantwortlichen Institutionen zur Ausarbeitung von neuen Codes und Standards sowie zur Verbesserung der Operationen vor Ort zur Verfügung gestellt.

## Fire Investigations Department de la NFPA

One Batterymarch Park
Quincy, MA 02269 EE. UU.
(617) 984-7467 (teléf.)
(617) 984-7056 (fax)
investigations@nfpa.org
www.nfpa.org