Incendio en la construcción en Bruselas: Fuego latente de poliuretano

1 Introducción

El 21 de enero de 2009, el cuerpo de bomberos de Diksmuide (Bélgica) acudió a un aviso de incendio en un edificio doméstico. Era una llamada como cualquier otra, pero estuvo a punto de ser mortal para dos bomberos.

Los bomberos acudieron a una vivienda unifamiliar (imagen 1). Todas las habitaciones de la vivienda estaban situadas en la planta baja. En la parte superior, debajo de un tejado a dos aguas, había un ático sin utilizar.

La vivienda fue renovada anteriormente. Se colocó un tejado nuevo (estructura + cubierta) sobre el tejado existente.

Imagen 1 Vivienda independiente con salas de estar en la planta baja y un ático sin utilizar bajo el tejado. (Foto: JVK)

En ese momento, se ejecutaron nuevas obras de construcción. En el ático, se pulverizó aislamiento de poliuretano (PUR) entre las vigas de la estructura del segundo tejado. Al aislar mejor el ático, la casa consumiría menos energía. La pulverización de PUR es un proceso exotérmico. Los obreros de la construcción tienen que respetar una serie de normas para garantizar la extracción del calor que se desprende con la formación del PUR. Durante estos trabajos, se produjo un pequeño incendio. Los obreros pudieron extinguirlo por sí mismos. Sin embargo, no se pusieron en contacto con los bomberos para comprobar si la extinción había sido eficaz.

Horas más tarde, volvieron a percibir olor a quemado. Aunque no vieron nada parecido, esta vez sí alertaron a los Bomberos. El acceso al ático se realizó por una trampilla y unas escaleras del ático. Los mandos de los bomberos suben y meten la cabeza por el hueco del ático. No ven nada que indique un incendio, pero deciden enviar al ático a dos bomberos con equipo de protección completo, ERA incluido.

Los dos bomberos acceden al desván por las escaleras previstas e inician la búsqueda de un foco de incendio. En un primer momento, se dirigieron al lugar donde actuaban los obreros. Sin embargo, allí no encontraron nada. En realidad, no se veía ningún indicio de incendio en el ático. No había humo en absoluto.

El ático es un espacio no utilizable. Una red de vigas de madera sostiene el tejado haciendo que sólo se pueda pasar por un espacio estrecho. Esto seguro que es negativo para las personas que llevan ERA, que no pueden pasar fácilmente por espacios estrechos.

Imagen 2 La estructura de soporte de madera del ático. El espacio entre las vigas era bastante limitado. Por ello, la libertad de movimiento de los bomberos que llevaban equipos de respiración autónomos también era limitada. (Foto: Cuerpo de Bomberos de Diksmuide)

Deciden buscar en el otro extremo del ático. Por lo tanto, tienen que pasar el hueco de la escalera y avanzar en dirección al otro extremo del tejado.

Hasta ese momento, no se detecta ni una señal de que se esté produciendo algún problema. No hay humo visible, ni calor. El ático parece estar lleno de aire ambiente.

De repente, los bomberos se ven sorprendidos por un humo verdoso. La visibilidad se reduce rápidamente a cero. Se dan cuenta de inmediato de que están en un gran aprieto y dan media vuelta en dirección al hueco de la escalera. El humo se enciende y se encuentran en un ático completamente envuelto en llamas. Ambos bomberos están ahora en peligro de muerte. Afortunadamente, consiguen arrojarse por el hueco de la escalera.

Imagen 3 La ropa protectora de uno de los bomberos tras el incendio. (Foto: Cuerpo de Bomberos de Diksmuide)

Ambos bomberos sufren quemaduras graves. Su ropa de protección y el ERA están muy dañados. No cabe duda de que sobrevivieron gracias a su actitud profesional: Sin sus máscaras respiratorias, no habrían tenido ninguna oportunidad.

En el exterior, son atendidos por sus compañeros. Reciben los primeros auxilios en el lugar de los hechos y son trasladados urgentemente a un centro de quemados en el que ambos reciben tratamiento durante un largo periodo de tiempo.

La rápida evolución de este incendio fue una sorpresa para los bomberos en 2009. Nadie entendía cómo podía ocurrir. Al parecer, el PUR humeante puede convertir una habitación aparentemente llena de aire ambiente en un infierno en un abrir y cerrar de ojos.

2 Call for suspicious smoke in Brussels

El 18 de febrero de 2020 hacia las 14h20, los Bomberos de Bruselas (DBDMH=Servicio de Incendios y Ayuda Médica Urgente) son enviados a la calle Leuvensesteenweg en Sint-Joost-Ten-Noode por un desarrollo de humo. Se trata de un pequeño municipio del distrito de Bruselas con una densidad de población extremadamente alta. El número de habitantes es de 24.000/km² (frente a los 376 habitantes/km² de Bélgica).

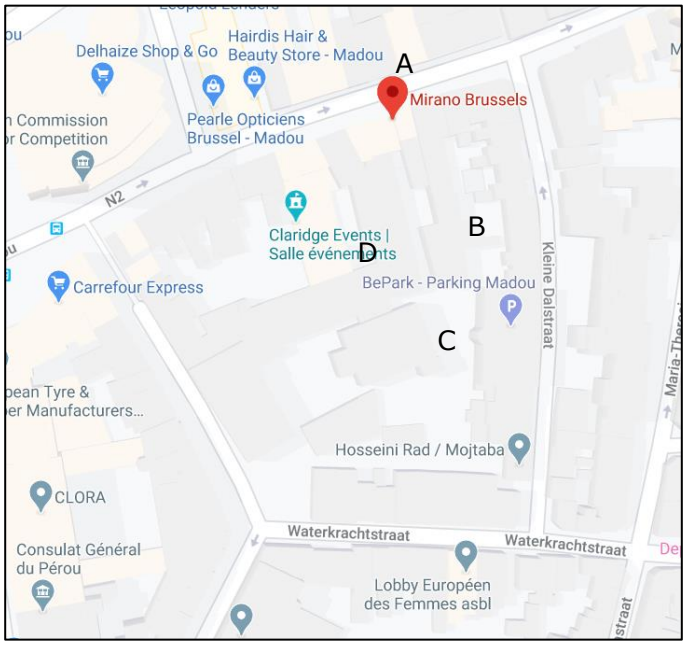

Imagen 4 Leuvensesteenweg se encuentra en la parte superior de la imagen, de izquierda a derecha. El Mirano se indica con la aguja roja. (Fuente: google maps)

Esto significa que todos los edificios están muy cerca unos de otros. En otras partes de Bélgica, las casas suelen estar a pie de calle y los patios se utilizan como jardines. En Bruselas, muchos edificios están situados en segunda fila. Esto significa que los patios también están llenos de edificios, hangares de almacenamiento y, en este caso, un edificio de apartamentos. Como consecuencia, a menudo no son accesibles para los camiones de bomberos. Así ocurrió también en este incidente concreto.

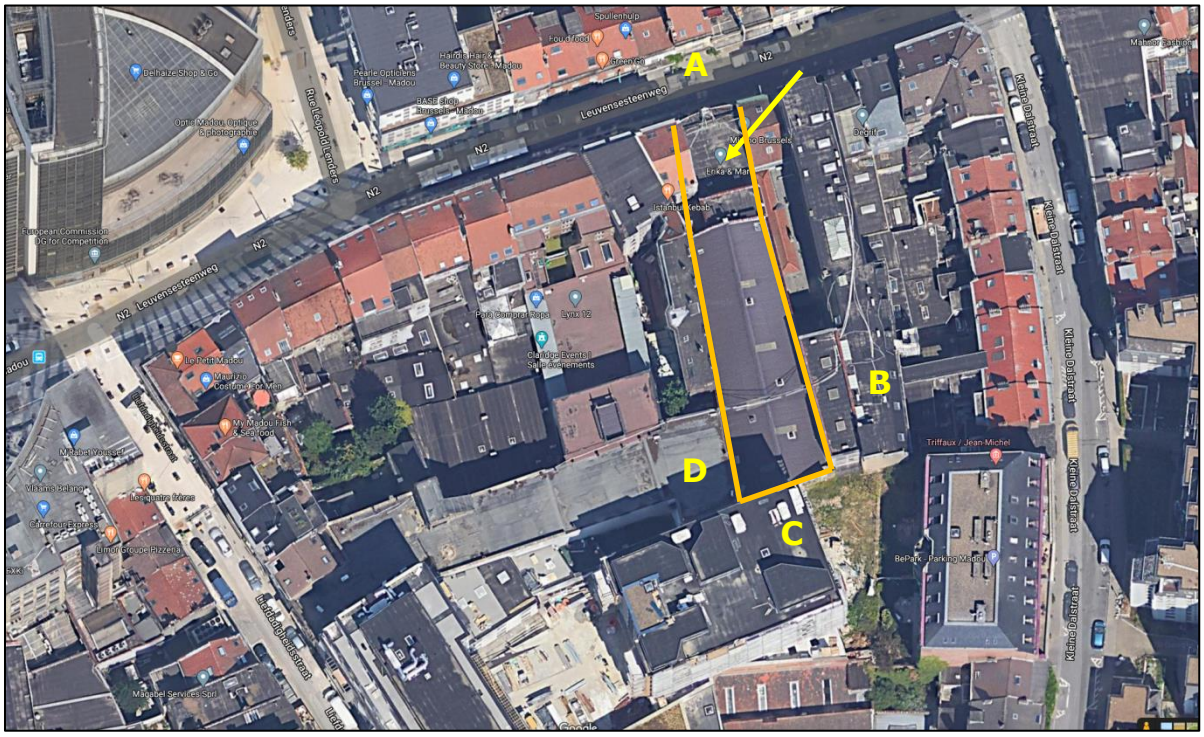

Imagen 5 Imagen aérea de los edificios que rodean el Mirano. La flecha amarilla indica la parte delantera del edificio. Debajo de la flecha amarilla se ve el tejado rectangular del baile. (Fuente: google maps)

Se envía una autobomba del parque de bomberos "Cité", que llega a las 14h25. Sólo tienen contacto visual con la fachada del edificio (Sector Alfa).

Otros edificios están construidos pegados a ambos lados Bravo y Delta. El edificio es bastante largo (unos 60 metros.) Más o menos paralelos a las paredes largas y comunes del edificio, se encuentran "Kleine Dalstraat" (en el lado bravo) y "Liefdadigheidsstraat" (en el lado delta).

En el lado Charlie no hay edificios adyacentes. Sin embargo, hay un edificio de apartamentos de mediana altura a una distancia de unos 2 metros de la parte trasera del "Mirano". La imagen 4 y la imagen 5 muestran una vista de la complejidad de esta situación urbana

2.1 Primer equipo en el lugar de los hechos

La gran sala de la discoteca está situada en el fondo del edificio. Los hombres del parque de bomberos "Cité" comienzan realizando un reconocimiento, dirigidos por el sargento Debaucheron. Llegan a la conclusión de que unos obreros están realizando trabajos de soldadura en un techo de acero de un ático con instalaciones técnicas. En este proceso, algo empieza a arder. Sale humo del techo. El comandante ordena acoplar una manguera de 45 mm y llevarla al ático. Calcula correctamente que este incidente será algo más que un simple desarrollo de humo y pide unidades adicionales. El resto de vehículos incluidos en el protocolo estándar para un incendio de estructura son alertados a las 14h37.

En Bruselas, una alarma de incendio de estructura consta de dos autobombas, dos camiones escala, un vehículo de mando, una ambulancia y el Equipo Médico Móvil (MMT) del hospital militar (si están disponibles). Un camión escala responde desde el parque de bomberos "Cité", el MMT parte del hospital militar y el resto de vehículos se envía desde el parque de bomberos "Helipuerto".

2.2 Refuerzos

A la llegada de los refuerzos desde el helipuerto a las 14h43, el comandante Lambert inicia su reconocimiento en su papel de oficial jefe. El ático situado sobre la gran sala del club nocturno es muy grande (15 metros por 40 metros). El perfil vertical del ático tiene forma de triángulo. Las vigas de celosía metálicas, colocadas a distancias irregulares en el ático, proporcionan estabilidad estructural. En el centro, se puede ver una especie de pasillo, pero se interrumpe regularmente con elementos de las vigas de celosía de metal, causando obstáculos. Esto provoca un avance muy difícil, incluso con una visibilidad perfecta.

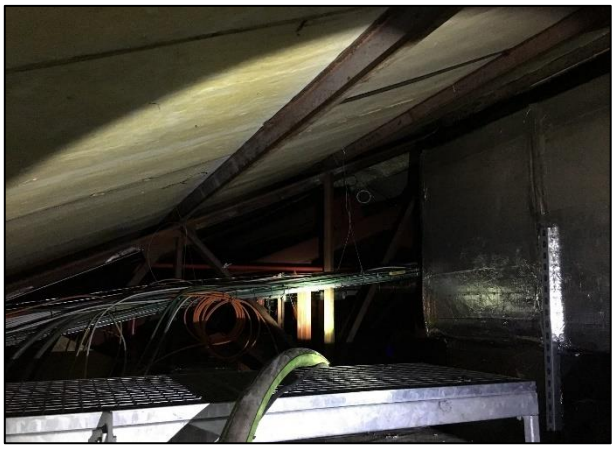

Imagen 6 Esta imagen muestra el acceso al ático. Sólo 50 cm permiten pasar al ático. Para un usuario de ERA es un espacio muy limitado. (Foto: Nicolas Freuville)

Sobre todo, la entrada al ático tiene un espacio muy limitado. Se utilizan dos escaleras para entrar en el ático desde el

piso inferior. Además, la presencia de grandes conductos de ventilación en un lugar específico del ático obliga a los bomberos a pasar por una abertura muy estrecha para entrar o salir del ático.

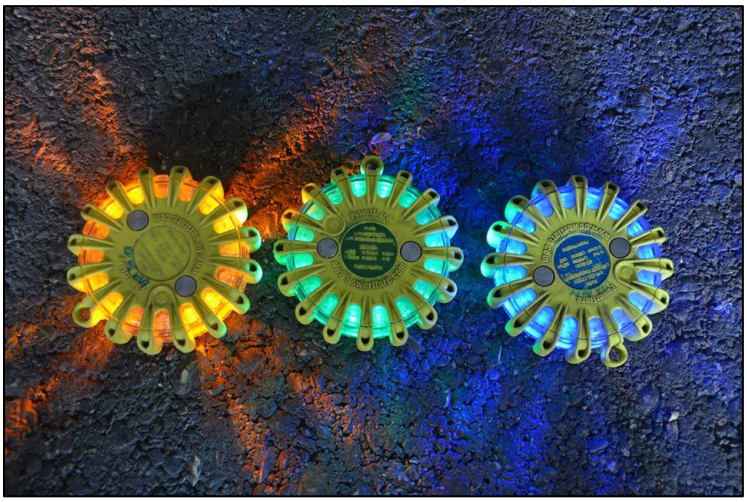

Imagen 7 Una PUC amarilla, una verde y una azul en acción. (Foto: Jean-Paul Heyens)

Durante ese primer reconocimiento por parte del oficial jefe, no hay humo visible en el ático. Sin embargo, confirma inmediatamente el peligro potencial para los bomberos. Al fin y al cabo, la situación muestra muchas similitudes con el incendio de Diksmuide en 2009: Un fuego latente oculto en material inflamable en el tejado de un ático de difícil acceso. Decide salir al exterior para obtener una mejor imagen de la escena observando el tejado del ático desde arriba.

Mientras tanto, se sugiere colocar PUC (luces led) verdes en el interior que puedan indicar la salida (conforme a la recomendación de la comisión de aprendizaje de Beringen). Si de repente se produjera humo, los bomberos podrían encontrar fácilmente la salida siguiendo las luces (ver imagen 7). Alrededor de las 14h50, el comandante Lambert decide solicitar la presencia de un tercer equipo en el lugar del siniestro para asegurarse de disponer de las unidades necesarias en caso de que la situación se agrave.

La Unidad de Drones de la Policía Federal estaba de prácticas de observación con los bomberos ese día. Acudieron a la llamada y pusieron en el aire un dron muy rápido para proporcionar imágenes desde arriba. Estas imágenes mostraban la compleja estructura del edificio, visible en la imagen 4. Lo importante en este caso es que el tejado a dos aguas sobre el ático empezaba sólo a unos 20 o 30 metros de la fachada. Era inalcanzable para los vehículos escala.

Las imágenes del dron mostraban claramente que el material del tejado era de chapa de acero perfilada. Había un incendio en la cumbrera del tejado. Esto era visible por el desarrollo del humo y la decoloración de la chapa de acero en ese lugar. No se veían llamas. El fuego se extendía aproximadamente un metro. Del tejado salía humo ligeramente coloreado y las imágenes térmicas no mostraban acumulaciones de temperatura.

En el interior, los bomberos estaban ocupados intentando extinguir el fuego. Se enfrentaron al hecho de que la parte inferior del tejado estaba cubierta de chapa de acero. Esto hizo que la extinción fuera poco eficaz.

Un segundo reconocimiento del comandante Lambert señaló que ahora se veía humo en el ático. Este humo provocó una degradación de la visibilidad. Esto dificultó aún más el trabajo. Los bomberos se enfrentan a una situación en la que encuentran un incendio en el tejado, lo extinguen y ven cómo se reanuda. La degradación de la visibilidad hace cada

vez más difícil ver lo que está ocurriendo realmente. La concentración de gases de humo aumenta y en un momento dado se alcanzará el límite inferior de inflamabilidad. El comandante Lambert deja que los bomberos continúen pero les dice que procedan con precaución. Hace referencia al caso Diksmuide, un caso que algunos de los bomberos comprendieron porque lo conocían. Para entonces ya estaba claro que había que hacer un agujero en el tejado para evacuar el humo. Abandona el edificio y llama a un segundo oficial jefe para que acuda al lugar. Como acción directa, el capitán De Paepede parte de la estación principal a las 15h12.

Una vez fuera, uno se daba cuenta de que no había posibilidad de llegar al tejado desde la calle Leuvensesteenweg. El acceso a la azotea era crucial para poder hacer un agujero en el tejado. Se consideró la posibilidad de utilizar una plataforma aérea. Resultó no ser útil. La siguiente opción sería utilizar un camión con escala giratoria para llegar al tejado desde otra calle. Waterkrachtstraat estaba a unos 80 metros de la fachada trasera del Mirano.

Imagen 8 Los conductores de ambos vehículos de mando utilizan las pizarras para conocer la situación y siguen las comunicaciones por radio. (Foto: Robert Decock)

Mientras tanto, el conductor del vehículo de mando, el cabo Feytens, se hizo una composición con dos pizarras y trató de hacerse una idea de la situación lo mejor posible. A la llegada del segundo vehículo de mando, el conductor de éste se une a él. Empiezan a seguir a los bomberos que llevan el ERA: Quién entra y sale y a qué horas. (Visible en la imagen 8).

El comandante Lambert pide al vehículo de rescate pesado que acuda al lugar que disponga del equipo necesario para abrir el techo. Equipos como una sierra de vaivén y ciertos discos abrasivos no forman parte del equipamiento básico de una autobomba. También solicita la presencia del equipo RISC (Equipo de Escalada de Bruselas) para asegurar las acciones llevadas a cabo en el tejado y buscar una entrada al mismo. Por último, pero no por ello menos importante, solicita equipos de respiración adicionales. Se utilizan muchos en ese momento y es importante poder cambiar las botellas de aire para evitar la interrupción del trabajo.

El equipo RISC, bajo el mando del ayudante Vanderweyen, inicia la búsqueda de posible acceso al tejado a las 15h21. Parece una tarea muy difícil. Continúan con su objetivo de crear un entorno de trabajo seguro en el tejado.

2.3 Ampliación posterior

A las 15h33, el comandante de la semana, el coronel Van Gyseghem, llega a petición del comandante Lambert. Tras reunirse, decide trabajar por los cuatro flancos. Cada flanco accesible dispondrá de un destacamento de bomberos dirigido por un oficial jefe. Para que esto sea posible, decide aumentar aún más la dotación: Encarga una cuarta autobomba y un oficial jefe suplementario (el comandante Jalet). También se solicita la presencia, en el lugar, del coche de descontaminación y del coche de apoyo C12. El coche de apoyo es en realidad una cantina móvil donde el personal puede beber o comer algo. El coronel Van

Gyseghem trabajará en el conocimiento de la situación cerca del puesto de mando. Aquí tiene a su disposición los horarios en las pizarras y las imágenes de los drones.

Mientras tanto, se ha cortado la electricidad en el edificio. Los técnicos de la compañía eléctrica han llegado un rato antes. Indican que hay una cabina de alta tensión en el edificio. La compañía del gas también acude al lugar. Comprueban si hay una conexión de gas en el edificio y se les ordena que la desconecten si la hay.

El Mayor Lambert vuelve a entrar para hacer una tercera inspección del ático. En ese momento, los equipos interiores deciden que la situación se ha vuelto demasiado peligrosa. La visibilidad se había reducido casi a cero. Los suboficiales del interior consideran que el riesgo es demasiado alto. El humo puede incendiarse y la difícil accesibilidad del ático hace que el equipo que se encuentra dentro no pueda escapar rápidamente. Todos los bomberos del ático vuelven al exterior. Como resultado, se ha evitado el gran riesgo para los bomberos. (En comparación con Diksmuide). Sin embargo, la lucha contra el fuego se detiene debido a esto. En este momento de la intervención, ya nadie trabaja en el incendio. Después de todo, todavía no hay forma de llegar al tejado por encima del ático. Esto significa que existe el riesgo de que este incendio se propague repentinamente de forma severa. En este entorno altamente urbanizado (véase la imagen 5), esto puede descontrolarse muy rápidamente.

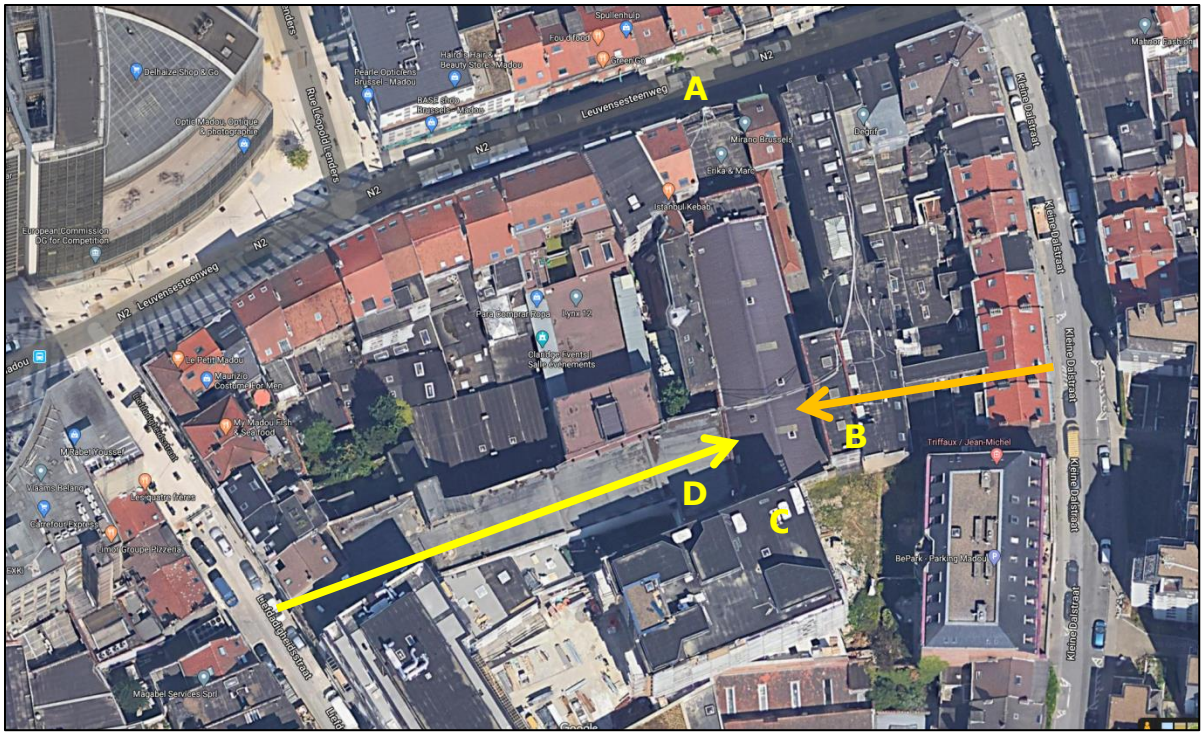

Imagen 9 Los bomberos de Bruselas encuentran dos entradas al tejado del Mirano. El comandante Jalet encuentra un acceso a través de un edificio en Kleine Dalstraat (flecha naranja). El equipo del capitán De Paepe encuentra un acceso por la calle Liefdadigheidsstraat. Pasando por encima de unos 100 metros de tejados planos y conectados llegan al tejado contiguo al edificio en llamas (flecha amarilla). De este modo, el incendio quedó rodeado. (Imagen: Google Maps)

En este momento, el comandante Lambert convoca una nueva reunión con el coronel Van Gyseghem. El coronel quiere anticiparse a una expansión del fuego y decide dividir la escena en tres flancos;

- El mayor Lambert dirige los trabajos en el edificio afectado.
- El capitán De Paepeta se encarga del flanco Delta.
- -El Mayor Jaletta se encarga del flanco Bravo.

Tanto al flanco Delta como al Bravo se les asignó una autobomba. Más adelante en la intervención, el equipo de escalada se dividirá en ambos flancos.

El comandante Jalety y su equipo encuentran una entrada por Kleine Dalstraat. Puede obtener una vista del tejado del ático a través de un edificio adyacente en el lado Bravo. Mientras tanto, el fuego se ha extendido. La cumbrera está ardiendo en estos momentos a varios metros de distancia. Su equipo rompe las partes acristaladas de la pared común para acceder al tejado inclinado sobre el ático del Mirano (véase la imagen 8).

El capitán De Paepeis consigue acceder al lado Delta del tejado a través de los tejados planos de los edificios que dan a la Liefdadigheidsstraat. Recorren una distancia de unos 100 metros por esos tejados planos antes de llegar al tejado del Mirano. A ambos lados del tejado hay dos mangueras de 45 mm listas para iniciar la extinción en caso de que el fuego se propague. Estas mangueras también sirven para proteger la fachada del edificio de apartamentos en el lado Charlie. Si el tejado del ático se derrumbara parcialmente y se iniciara un gran incendio, existiría el problema potencial de que el fuego se propagara al edificio de apartamentos. Por lo tanto, las dos mangueras de extinción también servían para enfriar esta fachada en caso necesario.

Los equipos ya se han repartido por tres calles:

- Lado alfa: Leuvensesteenweg
- Lado Bravo: Kleine Dalstraat
- LadoDelta: Liefdadigheidsstraat

La calle del lado de Charlie, Waterkrachtstraat, está demasiado lejos para ser útil. (Véase la imagen 4).

El equipo de escalada realiza un montaje desde los dos puntos de acceso para crear un entorno de trabajo seguro sobre el tejado. De este modo, nuestro personal puede subir al tejado de forma segura.

El coronel Van Gyseghem aplica el concepto del cubo y pide que se hagan los preparativos necesarios para evitar que el fuego se propague hacia abajo. Al fin y al cabo, el humo se propaga hacia abajo. Se despliegan entonces equipos para instalar primero luz en la gran sala situada bajo el ático. A continuación, se tienden dos mangueras contraincendios de 45 mm desde el exterior hasta la sala principal para poder extinguir las partes incendiadas que caen.

Imagen 10 Vista del vestíbulo principal visto desde la entrada. (Foto: Robert Decock)

2.4 Solución técnica

El cabo Schepens, del equipo de escalada, empieza a hacer una abertura en el tejado hacia las 17.30 horas. Se trata de un trabajo muy laborioso, con equipo de respiración autónomo y colgado de dos cuerdas. La construcción del tejado dificulta mucho este trabajo. Finalmente, se consigue hacer una abertura. A partir de ese momento, los bomberos han encontrado una buena manera de luchar contra este incendio.

En las horas siguientes, el techo se abre cada vez más. La táctica consiste en hacer zanjas para asegurarse de que el fuego latente no pueda propagarse más.

Imagen 11 El equipo de escalada realiza un montaje con cuerdas para asegurar los trabajos en el tejado, seguido de la apertura de una pared con partes de cristal para acceder fácilmente al tejado inclinado. Así, los bomberos pueden empezar a hacer agujeros en el tejado, colgados de cuerdas. (Foto: Robert Decock)

A medida que pasa el tiempo, el agujero en el tejado es tan eficaz que el humo puede escapar del ático. Los equipos del lado Alfa se activan de nuevo en ese lugar. El incendio se controla muy rápidamente. Debido a la ausencia de humo, el fuego esta como rodeado. Se ha recuperado la visibilidad en el ático. Se aprovecha el tiempo para trabajar tanto desde el interior como desde el exterior al mismo tiempo.

Los equipos exteriores se dedicaron durante horas a hacer agujeros en el tejado para rodear físicamente el fuego latente. Todo esto sucedía mientras los equipos interiores seguían haciendo agujeros desde el interior para extinguir el fuego que pudiera quedar. La intervención terminó por fin a las 05h06. Había durado casi 15 horas.

Imagen 12 A medida que pasaba el tiempo, se realizaba una zanja. En un lado del tejado se hizo un corte en toda su longitud. Gracias a ello, el fuego no pudo avanzar más por ese lado del tejado. (Foto: Nicolas Freuville)

3 Lecciones aprendidas

3.1 El valor de los estudios de casos

Los bomberos tienen acceso a cientos de casos prácticos. En su mayoría son estudios de casos extranjeros, pero también hay algunos belgas. Un buen estudio de caso contiene una mirada crítica a las acciones de los cuerpos de bomberos tras los hechos:

- ¿Cuál era el plan?
- ¿Qué ocurrió?
- ¿Qué salió mal? (No: ¿Quién hizo algo mal?)
- ¿Qué se puede aprender? (No: ¿A quién se puede castigar por ello?)

Estos documentos permiten extraer lecciones muy valiosas de los incendios que han causado víctimas. Ofrecen la posibilidad de pensar en completo reposo y adquirir experiencia artificial.

El caso Diksmuide nos enseñó (entre otros) cuáles son los peligros del aislamiento PUR y cómo una situación que parece inofensiva puede convertirse de repente en un infierno.

Ricardo Weewer, de la academia holandesa de bomberos, señaló en el pasado que los casos pueden dar lugar a un vocabulario conjunto. Ofrece la posibilidad de resumir la complejidad del incidente en una sola palabra. Esto permite una comunicación muy rápida en la que mucha información (sobre la situación, posibles escenarios que pueden salir mal, acciones a tomar o no tomar...) se enuncian con una sola palabra clave.

Recientemente se produjo un incendio muy fuerte en un edificio de gran altura en el que la propagación del humo podía causar numerosas víctimas. Se utilizaron las dotaciones de tres autobombas para controlar el incendio. Esto sólo se consiguió 40 minutos después de la llegada al lugar. Para el rescate se utilizaron otras cuatro bombas y dos camiones autoescala. Durante el briefing del segundo oficial jefe, se utilizó la frase "Estamos en Grenfell" para explicar la situación. Un conocimiento común de los casos puede ser de gran valor.

3.2 Ampliación rápida

Cuando se trata de un incendio con potencial de propagación grande o rápida es importante evaluarlo rápidamente y predecir su evolución. Hay que evitar a toda costa que los bomberos vayan por detrás de los acontecimientos.

Durante este incidente, el sargento de la primera autobomba hizo un análisis rápido y correcto de la situación. Sus recursos (una sola autobomba) eran insuficientes. Inmediatamente aumentó la dotación. El primer oficial jefe en el lugar hizo exactamente lo mismo en cuanto llegó a la conclusión de que el incidente estaba evolucionando.

El coronel Tom Van Gyseghem, comandante en funciones durante la semana, volvió a aumentar los efectivos. Esta ampliación continua tuvo como resultado directo la presencia en el lugar de suficientes recursos para controlar este incidente dinámico y de difícil acceso en el centro de la ciudad. (Véase la imagen 9).

3.3 Buena coordinación

El coronel Van Gyseghem inició la coordinación operativa bastante pronto tras su llegada al lugar. Había varias zonas de impacto que requerían atención:

- Expansión del humo
- Propagación del fuego
- Impacto en el tráfico

Especialmente importante fue la deliberación con el departamento de policía. El incidente provocó un impacto muy importante en el tráfico durante la hora punta de la tarde.

El incidente también se dividió en varios sectores (geográficos). Dos sectores (Bravo y Delta) sólo estaban separados por el techo en llamas. Los habitantes de esos dos sectores podían comunicarse por voz entre sí. Sin embargo, la distancia entre el sector Bravo y el sector Delta era muy larga. Desde ese punto de vista, los tres sectores estaban muy alejados geográficamente. El coronel construyó una estructura para la disciplina 1(forma de organización interna para grandes siniestros): tres oficiales jefes que tomaban cada uno

un sector por su cuenta. Se consideraban mutuamente y echaban un vistazo a los sectores de los demás de vez en cuando para tener una imagen continua de la situación global.

También se envió toda la información importante al coronel Van Gyseghem para que pudiera actualizar su visión de la situación y adaptar el aspecto multidisciplinar a la misma. También se amplió la radiocomunicación. Los oficiales de flanco se comunicaban con el coronel Van Gyseghem por un canal de coordinación, mientras que, al lado, se utilizaban canales diferentes para el equipo RISC y los flancos.

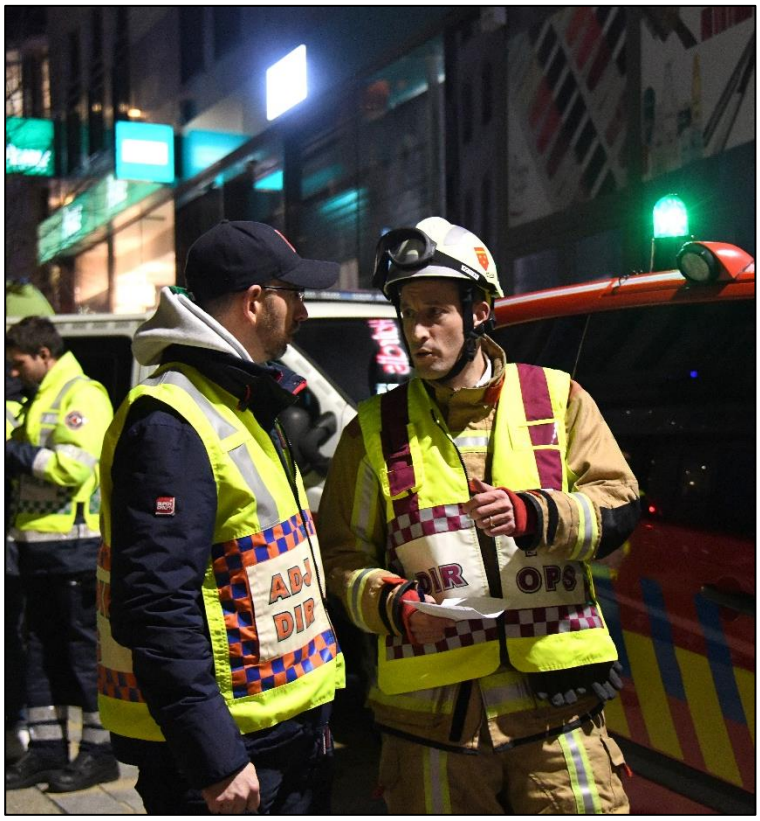

Imagen 13 El coronel Tom Van Gyseghem con un empleado de la administración local. (Foto: Robert Decock)

Además, fue un incidente que llevó mucho tiempo. Se deliberó con el ayuntamiento local. Asignaron un DIR-LOG. El ayuntamiento se encargó del catering. Asignaron a una pizzería local la tarea de repartir pizzas a los numerosos trabajadores de emergencia, incluidos muchos bomberos, que estaban activos en el lugar.

Se estableció una coordinación entre los distintos sectores para organizar quién iba a comer y a qué hora.

A medida que proseguía la intervención, comenzó la sustitución del personal en el lugar de los hechos. Como la intervención seguía a toda velocidad, era necesario que esto ocurriera con mucha precisión para evitar que el incidente volviera a aumentar durante los cambios.

Durante toda la intervención, dos personas prestaron atención y seguimiento a los bomberos que llevaban equipos de respiración autónomos (véase la imagen 8). Esto no es algo que ocurra habitualmente en Bruselas. Tampoco lo es en la mayoría de los Cuerpos de Bomberos belgas debido a la falta de personal para realizar esta tarea. En realidad, es algo que debería ocurrir siempre y debería solicitarse personal adicional para esta tarea en caso de una intervención compleja.

Por último, durante el siniestro hubo una gran necesidad de coordinación con el envío del Cuerpo de Bomberos de Bruselas. El incendio de Leuvensesteenweg ocupó mucho equipo y personal durante mucho tiempo. También había mucho equipo específico en el lugar del siniestro. Todo ello se realizó sin poner en peligro la cobertura del resto de la ciudad.

4 Fuentes

[1] *Lambert Karel (2010) Interview about the incident in Diksmuide with Johnny Beernaert and Bart Sansen*

[2] *Weewer Ricardo, personalcommunication*

[3] *DBDMH (2020) Report about the fire at Leuvensesteenweg*

Karel Lambert