

Résumé d'enquête d'incendie

Düsseldorf

**Incendie à un terminal
de l'aéroport
Düsseldorf, Allemagne
le 11 avril 1996**



**Le jeudi 11 avril
1996, un incendie à
un terminal de pas-
sagers occupé de
l'aéroport de
Düsseldorf,
Allemagne, a tué 17
personnes et
blessé 62.**



**National Fire
Protection Association**

Le jeudi 11 avril 1996, un incendie à un terminal de passagers occupé de l'aéroport de Düsseldorf, Allemagne, a tué 17 personnes et en a blessé 62. L'incendie a commencé à environ 15h31, heure approximative à laquelle quelqu'un a signalé qu'il avait vu des étincelles sortir du plafond près d'une boutique de fleuriste à l'extrémité Est du hall de terminal du premier étage. Quand deux pompiers de la Brigade d'incendie de l'aéroport ont répondu à cet appel en arrivant au terminal à 15h33, ils ont décelé une odeur à l'intérieur du bâtiment et ont demandé l'aide d'un électricien, car les moteurs des portes automatiques du secteur avaient causé dans le passé des problèmes. Cependant, à 15h38, les grilles d'aération de la boutique de fleuriste faisaient sortir de la fumée et le plafond commençait à se calciner et à faire tomber des cendres brûlantes. On a demandé l'aide de tout le matériel et de tout le personnel de l'aéroport, qui s'est trouvé sur les lieux à 15h40.

À 15h58, un incendie très rapide s'est déclaré dans tout le secteur du premier étage du terminal, et la Brigade des pompiers de Düsseldorf a été appelée. Deux moteurs, une échelle, un réservoir à eau et un officier de commande sont arrivés sur les lieux à 16h07. À ce moment-là, de la fumée épaisse et du feu sortaient par les portes du premier étage, et l'officier a émis l'équivalent d'une deuxième alerte. À 16h15, soit 44 minutes après l'alerte initiale, il a demandé à toutes les unités de la ville de venir immédiatement en aide à cette opération. Au moment où l'incendie était éteint, 701 personnes appartenant à 12 services différents de sauvetage ou municipalités avaient répondu à l'appel, à l'aide de 215 machines.

On a finalement déclaré avoir réussi à contrôler l'incendie à 17h20, soit 3 heures et 49 minutes après le premier rapport d'étincelles.

D'après la Brigade des pompiers de Düsseldorf, sept des victimes sont mortes dans deux ascenseurs : cinq dans un ascenseur et deux dans un autre. On a déterminé que ces personnes se trouvaient sur le toit du garage et regardaient les

avions décoller et atterrir quand ils ont vu de la fumée sortir du terminal et ont décidé de se sauver en utilisant les ascenseurs.

Malheureusement, les ascenseurs débouchaient sur le secteur en feu du premier étage. Huit autres victimes sont mortes dans un salon de VIP du troisième étage, qui était une mezzanine surplombant le deuxième étage du bâtiment, celui des départs. Une autre victime est morte dans les toilettes, et l'on ne sait pas dans quel emplacement exactement. L'emplacement où se trouvait la dernière victime, qui est

morte plusieurs semaines après l'incendie, n'est pas non plus connue au moment où nous écrivons ce rapport.

Les autorités allemandes ont trouvé que l'incendie a été provoqué par un soudeur qui travaillait aux plaques d'expansion d'une route se trouvant au dessus de l'étage inférieur du bâtiment du terminal et qui a mis feu à l'isolement en polystyrène se trouvant dans l'espace libre situé au dessus du premier étage. La fumée et les flammes se sont répandues dans tout le premier étage, puis sont passées au deuxième étage en empruntant les cages d'escalier ouvertes sans protection et les cages d'ascenseur. L'incendie a causé des dommages importants dans le voisinage des cages d'escalier et des dommages importants de fumée dans approximativement les deux tiers du deux-

**On a déclaré que
l'on avait réussi à
contrôler l'incendie
à 19h20, 3 heures
et 49 minutes
après le premier
rapport d'étin-
celles.**

ième et du troisième étages. La fumée a également atteint le quatrième étage en empruntant les cages d'ascenseur non protégées.

Le secteur où s'est produit l'incendie n'était pas équipé d'un système automatique d'arrosage. Des canalisations sèches étaient situées dans les cages d'escalier du côté de la courbe du bâtiment de terminal, mais elles n'étaient pas reliées à un approvisionnement municipal d'eau et devaient être chargées par le matériel d'incendie. Le bâtiment était aussi équipé d'un système d'alarme qui utilisait des annonces vocales en allemand, français et anglais. Des avertisseurs d'incendie manuels et des détecteurs de fumée étaient situés dans tout le bâtiment, mais il n'y avait pas de détection de fumée dans l'espace libre, car on avait dit que cet espace n'était pas utilisé comme retour d'air.



L'aéroport a été complètement fermé pendant 3 jours 1/2 à la suite de l'incendie. On l'a en partie re-ouvert le lundi qui a suivi l'incendie et son exploitation a repris à 90 pour cent le 1er juillet 1996. On a utilisé comme terminaux temporaires des tentes et des hangars.

On a trouvé que plusieurs facteurs ont principalement contribué aux pertes de vie et aux dommages de biens :

- Le fait que les travailleurs n'ont pas pris de précautions suffisantes pendant les opérations de soudure.



- La présence d'isolement inflammable dans l'espace libre du plafond situé au dessus de l'étage inférieur du terminal.

- Une absence de systèmes de lutte automatique contre l'incendie dans l'espace libre et dans l'espace occupé du terminal.

- Des ouvertures verticales non protégées, qui ont permis au feu et à la fumée de se propager aux étages supérieurs.

- La transmission d'informations inexactes par le système d'annonces vocales pendant les 10 premières minutes d'alerte.

- La capacité de couper le système d'annonces publiques dans les salons. (Ce système était aussi utilisé pour transmettre les annonces vocales d'urgence.)

- L'insuffisance des moyens d'évacuation du salon des VIP et de l'étage de mezzanine.

- Le fait que deux ascenseurs occupés se soient ouverts directement sur la zone d'incendie.

On a trouvé d'autres facteurs importants au cours des opérations de lutte contre l'incendie :

- L'insuffisance des moyens de communication entre le personnel de commandement et les unités de lutte contre l'incendie.

- L'insuffisance des fréquences de radio disponibles pour les opérations de lutte contre l'incendie.

- L'absence de connaissance du plan du bâtiment.
- L'absence d'un système de responsabilité des pompiers.
- L'insuffisance du nombre de personnes au commandement pour gérer l'incident.

La Fire Analysis and Research Division de la NFPA n'a pas réussi à trouver dans ses dossiers un rapport d'incendie de structure d'aéroport qui ait causé autant de décès dans le monde entier. Au moment où nous écrivons le présent rapport, c'est l'incendie structurel qui a causé le plus de pertes de vie dans une installation de terminal d'aéroport.

Un exemplaire de ce rapport complet, en anglais uniquement, est disponible moyennant prépaiement. Contactez la NFPA Library par téléphone au (617) 984-7445, par télécopieur au (617) 984-7060, ou par courrier électronique à l'adresse 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 USA
 (617) 984-7467 (Téléphone)
 (617) 984-7056 (Télécopieur)
investigations@nfpa.org
www.nfpa.org