

11/01/2013

I: 10-13 CHA/io

INFORME DE ACTUACIÓN DEL SERVICIO DE BOMBEROS.**DIRECCIÓN:** C.VALDERRIBAS, 96**DATOS DE LA INTERVENCIÓN****FECHA:** 26/10/12**SOLICITANTE:** D.BORJA LÓPEZ PEDRAZA VEGA

Consultados los archivos de éste Departamento de Extinción de Incendios, se han encontrado los siguientes datos:

A las 17:01 horas, de la fecha indicada, fue requerido éste Servicio para realizar una intervención.

Según consta en los datos que obran en nuestro poder, que están suscritos por los Jefes responsables de la intervención se informa que:

17,00h.- Entra en la Central de Comunicaciones un aviso de fuego en una papelera en vía pública, en la Calle Valderribas 96.

17,01h.- Activación del Coche del Parque 8º (CO81)

17,09h.- Llegada al lugar de CO81

Reconocimiento del mando, comprobando que no se trata de un incendio en vía pública si no que sale humo de una rejilla de ventilación en un parque, junto a un carril bici.

Se identifica la salida de emergencia de uno de los pozos de ventilación de calle 30, en una zona con bastante profundidad y con instalaciones y cuartos técnicos.

Comunicación del mando: Se trata de un incendio de envergadura en una instalación subterránea y que puede tratarse de un transformador del túnel de la M30. Solicita, al menos, otra bomba y un jefe de sector.

17,13h.- Se activan Bomba y Jefe de Sector del Parque 8º (BO81 y SR8)

En la central, J01, a través del Jefe de Sala, se pone en contacto con el centro de control de Calle 30 para verificar que el incidente se ubica en dicha instalación. Tras repetidas conversaciones, no reconocen ninguna incidencia en sus instalaciones.

J01 comunica telefónicamente con J02 que en ese momento llegaba a otro siniestro (accidente de tráfico con posibles atrapados en la M-30, Km 9. intervención nº1210260276) junto a la BO21 y SR2, para informarle del incendio en curso.

Puesto que en el accidente no había víctimas y su presencia allí no era necesaria, J02 se activa también a este nuevo siniestro.

17,20h.- Activación de Jefe de Guardia y Jefe de Sector del Parque 2º (J02 y SR2).

En el lugar del incidente, el campana del CO81, que conoce la instalación, consigue abrir la puerta de la salida de emergencia manipulando el sistema mecánico de apertura. El mando ordena el despliegue de una instalación de mangueras de 45/ 2x25, con una línea para ataque y otra de SOS.

Mientras tanto, se presenta personal de Calle-30 que les aporta la siguiente información:

Que se trata de un pozo de ventilación del túnel de la calle 30, que hay un desnivel de 6 plantas bajo rasante, que existe un cuarto con botellas de nitrógeno y que es probable que salga gente evacuando la instalación.

17,22h.- Llegada al lugar de J02 y SR2.

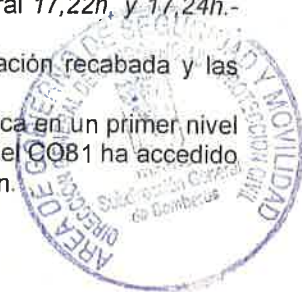
J02 comunica su llegada y la siguiente información:

Se trata de un incendio en una instalación subterránea, aparentemente un centro de transformación. El incendio es de evolución y se necesitan más medios: otra bomba y otro oficial y que preferiblemente accedan por cota inferior ya que la entrada por la salida de gases del incendio no parece lo más indicado.

J01 informa telefónicamente a M1 solicitando su presencia y la de M0 en la central 17,22h. y 17,24h.- Se activan el Jefe de Guardia1 y la Bomba del Parque 5º (J01 y BO51), respectivamente.

J02 se pone en contacto con el mando del CO81 quien le comunica la información recabada y las acciones tomadas por este:

Se trata de un incendio en una instalación eléctrica del túnel de la calle 30. Se ubica en un primer nivel bajo rasante. Han conseguido abrir la puerta de la salida de emergencia y el equipo nº1 del CO81 ha accedido a la cota del incendio, con una instalación de 25mm. y EPR, por la escalera de evacuación.



Informe Bombero.

En esta escalera, por debajo de la planta -1 (planta del incendio) se puede permanecer con seguridad para establecer un punto base de ataque.

17,26h.- Llegada de BO81 y SR8.

Comunican su llegada y se ponen en contacto con J02 y el mando del CO81.

En ese momento ya hay personal de mantenimiento de calle 30 en el lugar.

Se despliegan dos nuevas líneas desde la BO81: una para refrigerar los gases que salen por la rejilla de ventilación y otra para complementar el ataque a fuego, desde el rellano de la escalera, a la planta del incendio.

Los equipos de mando y nº1 de la BO81 descienden con instalación de agua, EPR y cámara térmica, al punto base (rellano de la escalera de emergencia en planta -1).

El mando del CO81 se establece como control de seguridad para el acceso de nuestros equipos de trabajo.

En el interior de la escalera de emergencia, el mando de la BO81 encuentra personal de mantenimiento de calle 30, junto a un Policía Municipal y les ordena su salida inmediata de la zona de riesgo a zona segura, bajando las escaleras hacia el carril de emergencias.

El equipo nº1 de la BO81 accede al recinto del incendio, localizando el fuego en una instalación de baterías conectadas entre ellas, de un sistema de alimentación ininterrumpida. Se procede a la refrigeración de los gases de incendio, con cuidado de no aplicar agua directamente a las baterías para evitar riesgos añadidos de descarga eléctrica.

El equipo nº1 del CO81 se establece como equipo SOS en el punto base.

J01, de camino al siniestro, solicita varias veces confirmación del acceso y si se trata de un incidente en el by-pass.

J02 ordena a SR8 que, junto con personal de calle 30 localice el punto de acceso al pozo de ventilación desde el túnel.

Una vez que llega al carril de emergencia, SR8 confirma la localización en el punto 09NC66. Ante dificultades de comunicación en el interior del túnel consigue transmitir esta información a M1 telefónicamente. M1, a su vez, transmite esta información desde la central a los vehículos que se dirigen al acceso inferior (BO51 y J01).

17,33h.- Llega BO51 por superficie a C/ Valderribas 96.

En superficie llega la BO51 y se presenta a J02 quien les redirige al acceso al pozo de ventilación desde el carril de emergencia del túnel, guiados por personal de calle 30.

El equipo de mando del CO81 baja también al punto base como control de seguridad.

El mando de la BO81, que baja a coordinar las acciones de extinción, se ve obligado a ordenar nuevamente la retirada del acceso al recinto incendiado a personal de las brigadas de intervención de calle 30.

Esta situación se repite por la reticencia del personal de calle 30 a acatar nuestras indicaciones.

17,41h.- Llegada simultánea de J01 y BO51 por carril de emergencia (09NG66).

En el punto, encontramos personal de calle 30 equipados con trajes de intervención y EPR, que despliegan instalaciones por la escalera, desde el carril de emergencia, hacia la zona siniestrada.

Un responsable de los equipos de primera intervención de calle 30 nos dirige (a J01 junto con la dotación de BO51) a través de esa escalera hasta el lugar del incidente.

En el carril de emergencias permanecen los equipos de los vehículos (un sargento-conductor, un conductor y un bombero) para hacer de puente de comunicaciones con la Central de Comunicaciones.

En ese momento, BO21, que termina en el siniestro del accidente en la M30, comunica su retirada y su ubicación cercana al siniestro. J02 solicita su activación a través de central.

17,45h.- Activación de la Bomba del Parque 2º (BO21)

J02 accede a la planta del incendio, encontrando de nuevo personal de calle-30, sin protección adecuada, y les ordena retirarse a zona segura (bajando por la escalera, por debajo de la planta -2).

J02, a continuación, reconoce el escenario, acompañado por el equipo nº1 de la BO81, mientras que J01 con la dotación de la BO51, llegan al punto base, inmediatamente detrás del SR8.

J01 contacta con J02 y establecen un primer esquema de coordinación:

J01 permanece en la planta del incendio, supervisando las labores de extinción, mientras J02 desde planta de calle coordina toda la intervención.

17,52h.- Llegada de BO21 por superficie.

Se presenta a J02 y queda a disposición.





A partir de este momento la distribución de medios es la siguiente;

- En superficie: J02, con BO21, BO81 y SR2.
- En planta de incendio: J01, con BO51, CO81 y SR8.

Ante la previsión de una larga duración del siniestro, J02 solicita nuevos medios (Rampa de carga, Furgoneta de Avituallamiento y Electro) y, dada la magnitud, solicita también la activación del PIC.

M1, en central, tras repetir comunicaciones con el centro de control de calle 30 sin obtener información precisa, confirma la activación del PIC, situando el PMA en la esquina de las calles Valderribas/ Arregui y Aruej, así como el punto de encuentro/zona de espera.

Se activan todos los medios solicitados así como M1, tras informar telefónicamente a M0 de la situación del siniestro.

17,46h.- Activación de la Furgoneta de Avituallamiento del Parque 4º (FA41).

17,52h.- Activación del Rampa de Carga (RA) del Taller.

17,56h.- Activación del Supervisor e Guardia (M1)

17,58h.- Activación de Electro-ventilador del parque 5º (EL51)

M0 se hace cargo de la coordinación de los medios desde la Central.

M1 durante el recorrido solicita, a través de la Central de Comunicaciones, la confirmación por parte del Centro de Control de calle 30, del corte de tensión eléctrica.

Los equipos de mando de J01, SR8 y BO51 reconocen sucesivamente, con cámaras de visión térmica, todas las dependencias de la planta siniestrada y comunican la situación a J02:

- El incendio se encuentra limitado a la zona de las bancadas con las baterías, no hay riesgo de propagación del incendio al resto de la planta, aunque probablemente han resultado afectadas las instalaciones próximas de comunicaciones, tanto por los gases calientes como por una fuga de agua (pensábamos que podía tratarse de un sistema de rociadores pero posteriormente se comprobó que se debía a una rotura en una conducción).

- Las líneas de extinción eran suficientes para la refrigeración de gases y contención de evolución del incendio.

- En la sala de variadores se observa gran acumulación de humo pero sin indicios de incendio ni temperatura que haga suponer ningún riesgo. En un recinto interior de esta sala se localiza el cuarto del equipo de extinción automática de toda la planta (agua nebulizada) que dispone de un conjunto de botellones de nitrógeno, aparentemente sin carga, y que no suponen ningún riesgo en si mismas. Se cierran las puertas de la sala, una vez reconocida esta, para favorecer la ventilación del resto de la planta.

J02 informa a central y propone implementar un sistema de ventilación para presurizar la escalera y elevar el plano de gases en el recinto incendiado para facilitar las labores posteriores.

En superficie, con personal de la BO 21, se practican cortes en la chapa que cubre el patinillo (por el que ventila la zona de baterías de planta -1, y el CT de planta -2) para facilitar la salida de gases al exterior. La dotación de BO 81 reorganiza los tendidos de mangueras (alimentación de los vehículos) y permanece a la espera.

Llegan secuencialmente el resto de medios activados a la zona de espera, excepto M1 que accede por el carril de emergencia del by-Pass.

18,07h.- Llega FA41.

18,08h.- Llega M1.

18,17h.- Llega EL51.

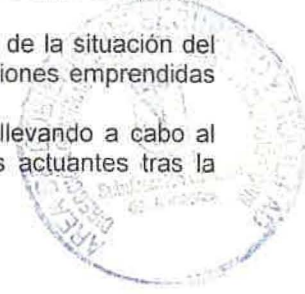
18,22h.- Llega RA.

En planta de incendio, J01 mantiene contacto con un responsable de los equipos de primera intervención de calle 30 (completamente equipado) a quien solicita que se ponga en comunicación con su centro de control para poner en marcha la ventilación del túnel forzando la salida de gases por este pozo.

M1 accede al Pozo de ventilación desde el carril de emergencias, contactando con J01 en el punto base de ataque, quien le da novedades respecto a la situación del siniestro, extremo que comprueba personalmente con las dotaciones actuantes.

A continuación M1 sube a superficie y contacta con J02 que, asimismo, le informa de la situación del siniestro en ese punto. Supervisa la distribución de medios exteriores, ratificando las acciones emprendidas por J01 y J02.

M1 y J02 informan de la evolución del siniestro y de las acciones que se están llevando a cabo al Director General de Emergencias, presente en el PMA, así como al resto de servicios actuantes tras la activación del PIC.





En planta -1, se realizan relevos con los equipos del CO81 y BO51 en la refrigeración de gases del incendio.

En un nuevo reconocimiento del recinto incendiado, se valora la posibilidad de aplicar espuma para refrigeración de las baterías afectadas, y se decide llevarlo a efecto.

Se retiran las dotaciones de CO81 y BO81, al exterior, a medida que consumen el aire de los EPR.

En varias ocasiones, tanto SR8 como J01, prohíben el acceso a la planta afectada a personal de mantenimiento de calle 30, sin equipos de protección, que sube por la escalera e insiste en acceder a comprobar distintas instalaciones.

Se manda un equipo de la BO51 (situados por debajo del nivel -1), que les acompañe a revisar las plantas inferiores (-2 hacia abajo), para comprobar que no está afectado el Centro de Transformación (en planta -2) y que el resto de plantas por debajo no están afectadas por el incendio ni por los gases procedentes de éste.

J01 informa a J02 del resultado de este reconocimiento.

J02 ordena que el Electro baje también al túnel para poder establecer una ventilación por presión positiva con nuestros medios, si no se consiguiese activar la del túnel.

En el exterior, las dotaciones de CO81 y BO81 se rehidratan (con agua, sales minerales y alimentos que suministra el Furgón de avituallamiento: FA41), y reponen equipos de respiración (Rampa de Carga) para retirarse al parque.

19,08h.- Se retira BO81

19,15h.- Se retira CO81

En el interior se comprueba que la ventilación del túnel ha despejado de humos la escalera pero no está siendo efectiva en el interior de la planta incendiada.

Se colocan dos ventiladores de presión positiva del EL51, para presurizar la escalera (desde la parte inferior) y otro en el rellano de la planta incendiada para ventilar ésta a través del hueco de la zona de baterías al patinillo.

Para ello se cierran las puertas del cuarto de variadores y del patinillo.

Se cierran llaves en conducciones de agua logrando cortar la fuga cercana a la zona de baterías.

Se comprueba que el sistema de extinción automática existente (agua nebulizada) no ha actuado.

Se despliega una nueva línea hasta la zona del incendio para combinar la extinción con espuma mediante un equipo portátil.

Conseguida una evacuación efectiva de los gases en la planta afectada, se propone montar focos de iluminación para completar los trabajos de refrigeración.

Se mantiene el trabajo por parejas relevándose entre la dotación de la BO51.

Tanto J02 como M1 acceden puntualmente a revisar el lugar y la progresión de las labores.

M1 comprueba que se ha activado la alarma de fallo en las centralitas del sistema de PCI.

Una vez que no hay incendio en la zona de baterías, SR8 permanece en el acceso a la planta incendiada mientras J01 sube para coordinar con J02 y M1 un cambio de estrategia y de sistemática de trabajo.

Finaliza fase de extinción, hacia las 20,00h.

Cambio de estrategia / sistemática de trabajo.

El incendio está extinguido y procede la desconexión de las uniones entre las baterías para eliminar el paso de corriente que pudiera estar provocando su constante calentamiento, y suprimir así tanto el riesgo de reignición, como el de emisión de vapores tóxicos.

Se completa el acordonamiento en el exterior y se repite otra vez la orden de evacuación del personal ajeno a bomberos de la zona caliente acordonada.

Se monta la iluminación planteada en la zona de trabajo interior (pasillo y zona de baterías).

Se retira la rejilla del hueco de ventilación hacia el patinillo en la zona de baterías, para favorecer la salida de gases con VPP.

Se establece en el exterior un punto de control de acceso al interior: solo se permite acceder a planta -1 (para desconexión y refrigeración de baterías) a personal bombero y con protección respiratoria.

Se insiste en la limitación de la zona de trabajo para el personal de las empresas de mantenimiento vinculadas a calle 30: ésta se limita a la planta -2 e inferiores, pues insisten en la necesidad de avanzar en las labores de restauración para la entrada en servicio del túnel.

J01, junto a M1, informan en el PMA al Director General de Emergencias de la evolución del siniestro.



También en el PMA, solicitan de SAMUR la presencia de la unidad de medición de tóxicos (Quebec) para comprobar el perímetro de la zona caliente exterior y determinar, en su caso, el tipo de vapores que se desprenden aún de las baterías.

20,14h.- Se retira J01, una vez repuestos los EPR utilizados.

J02 controla el acceso a la planta siniestrada y supervisa las labores de desconexión y refrigeración de las baterías.

Se instalan varios focos de iluminación en la planta -1 afectada por el incendio con alimentación desde el vehículo electro-ventilador situado en el exterior. La dotación de la BO21 se encarga en este momento de desmontar las baterías una a una, retirándolas de las bancadas. Gran parte de las baterías se encuentran muy deterioradas y fundidas por las altas temperaturas no siendo posible su desmontaje, optando por refrigerar el conjunto hasta que dejan de humear y emitir gases, no existiendo ya riesgo de reignición.

En esta valoración nos asesora un técnico de calle 30, que nos acompaña equipado con EPR, manteniéndose la refrigeración y ventilación del recinto incendiado.

Se continúan las labores de ventilación en dicha planta mediante VPP introduciendo aire limpio en la sala de baterías.

La unidad Quebec del SAMUR, acompañada por bomberos y protegida con EPR, realiza mediciones de gases sucesivas en la sala de baterías y en el perímetro exterior de seguridad.

Finalización de la intervención.

Una vez refrigeradas y desconectadas las baterías, se da por extinguido definitivamente el incendio.

M1 se retira del siniestro acordando con J02 la progresiva retirada de medios del lugar.

La dotación de la BO21 queda controlando la planta -1 y se da la retirada del Rampa de carga.

Con el siniestro concluido, se procede a retirar el resto de medios.

20,56h.- Se retira BO51

21,10h.- Se retira M1

J02 contacta en el puesto de mando con los responsables de los Servicios de SAMUR y Policía Municipal, se les informa de la situación y se accede con ellos a la zona de escalera en la planta -1 señalando la situación de las dependencias afectadas por el incendio.

En este momento la planta -1 sigue estando ventilada mediante VPP y la dotación de la BO21 revisa la planta libre de humo sin necesidad de EPR.

21,15h.- Se retira FA41

De vuelta al exterior, y en presencia de Policía Municipal y SAMUR, se informa a los responsables de calle 30 (responsable de seguridad, responsable de explotación y responsable de instalaciones) de la situación, y en ese momento nos indican que no localizan a dos o cuatro personas encargadas del mantenimiento y que las llevan buscando desde hace una hora y media a dos horas. Nos indican que se trata de personal técnico de mantenimiento (responsable del área de mantenimiento y encargado de mantenimiento del túnel) que conocen perfectamente las instalaciones y piensan que deben estar en algún punto del túnel sin cobertura de móvil.

J02 se dirige hacia la entrada en busca del mando de la BO21 para iniciar las labores de búsqueda, momento en el que sale dicho mando e informa que durante la revisión final de la planta -1 han encontrado a dos personas, aparentemente fallecidas.

J02 se dirige a la planta -1 observando a dos personas, con chalecos reflectantes, tendidas en el interior de una pequeña habitación que contiene ocho botellones de nitrógeno (desconectados) y un pequeño depósito de agua para el sistema de extinción automático por agua nebulizada.

Rápidamente salimos al exterior e informamos a SAMUR, que nos indica que son ellos quienes deben certificar el estado de las víctimas.

Antes de entrar, el equipo médico pregunta sobre la seguridad para su acceso a la zona donde se encuentran las víctimas.

Se les informa que se encuentra libre de humo y que los bomberos que se encuentran allí desde hace tiempo no hacen ya uso de los EPR.

El equipo de intervención médico del SAMUR accede al interior, acompañados en todo momento por bomberos. Se les propone, por si así lo prefieren, sacar las víctimas al exterior pero nos contestan que no es necesario y nos solicitan que se ilumine la zona. Un equipo de bomberos desplaza al lugar unos focos de iluminación y SAMUR certifica la muerte de las víctimas.



En ese momento un miembro de SAMUR accede al lugar con un detector de gases al que le salta una alarma de CO por lo que el equipo médico decide abandonar el lugar.

21,20h.- Se retira RA al Taller.

21,23h. Llegada de M1 al Parque 2º.

J02 comunica a Central de la aparición de dos víctimas mortales.

J01 se pone en contacto telefónico con J02 para confirmar que se trata de personal de mantenimiento de calle 30; y con M1 y M0 para informarles de lo ocurrido.

21,27h.- Nueva activación de M1

21,29h.- Activación de M0

21,34h.- Llegada de M1.

Con autorización de Policía Judicial, una persona de calle 30, accede (con EPR), para la identificación de las víctimas, siendo acompañadas en todo momento por personal bombero.

También se acompaña a Policía Judicial, facilitándoles protección respiratoria, durante su inspección ocular del lugar y toma de imágenes para la investigación de lo sucedido.

Junto con la unidad Quebec de SAMUR, se realizan diversas mediciones de gases para el control del ambiente de la planta -1, detectando la presencia de los gases habituales después de un incendio, con monóxido de carbono en bajas concentraciones (20ppm) y en disminución, gracias a la ventilación que aún se mantiene en el lugar -Se adjunta cuadro de medidas-.

22,03h.- Se presenta M0, informándole de lo ocurrido.

Ante la posible espera a la comisión judicial, se plantean relevos para las dotaciones que deben permanecer de retén.

Se solicita a central un coche para relevar a la BO21 y personal para el EL51.

Relevos

23,09h.- Activación del Coche del parque 7º (CO71)

23,13h.- Activación de la furgoneta 1480 (FU51), con personal del P5º a relevar a la dotación del Electro-ventilador (EL51)

La BO21 queda bloqueada en una zona ajardinada al retirarse del siniestro por lo que se hace necesario que sea retirada por una grúa.

Se solicita la Grúa 1405 del parque 2º.

00,40h.- Activación de GT21.

Finalmente y ante la permanencia de niveles de gases tóxicos en la zona siniestrada, la comisión Judicial nos indica que ya se pueden retirar los cadáveres por lo que la dotación del CO71 procede al rescate de los mismos trasladando a las víctimas en camilla hasta el exterior.

Previamente a la extracción de las víctimas, un miembro de Policía Judicial que ha bajado con el equipo de bomberos, protegido con EPR, hace un reportaje fotográfico de la planta siniestrada y particularmente de la zona donde se encontraban las víctimas.

Como medida preventiva y a pesar de que el ambiente en el interior ya es respirable, se decide dejar clausurada la zona bajo custodia de Policía Municipal, quedando citados a las ocho de la mañana del día siguiente con la empresa de mantenimiento y el Servicio de SAMUR para realizar nuevas mediciones en el ambiente y garantizar la seguridad de los trabajadores de calle 30 que deban acceder a realizar las operaciones de desmontaje y reparación necesarias en las instalaciones.

Retirada de medios.

01,17h.- Se retira M0

01,25h.- Se retira CO71

01,26h.- Se retira M1

01,26h.- Se retira J02

01,31h.- Se retira BO21

01,32h.- Se retira electro 51

01,38h.- Se retira Grúa 21

Revisiones post-incidente:

Revisión del CO81 (05:30)





A las 05:17 se envía al CO81 para la realización de una medición de los gases en el ambiente siendo el resultado normal con una proporción de 20,6/20,8% de oxígeno. No se detecta la presencia de CO u otros gases tóxicos, aunque se percibe un cierto olor irritante que pudiera derivarse del ácido de las baterías.

Se mantiene el precinto de la zona.

Revisión de M1, J02 y CO21 (08:00)

A las 07:33 acuden al lugar M1, J02 y CO21, como se había acordado.

Se realiza una medición final del ambiente en todas las dependencias de planta -1, observando todos los parámetros normales (20,9%O2, no tóxicos..).

Se recomienda el uso de mascarillas para el trabajo en el interior de la zona incendiada a causa de la presencia de partículas en suspensión.

Se formaliza la transmisión de la responsabilidad sobre las instalaciones al personal de calle 30:

- D.Santiago Vilariño Páez, responsable de seguridad de los túneles de la M-30.

- D.Sergio Barral García, responsable de explotación de calle 30.

- D.Juan Carlos Díaz Moran, responsable e instalaciones de Madrid calle 30.

Quedan en el lugar, junto a los responsables de calle 30, Policía Judicial, Policía Municipal y SAMUR.

Revisión de J01 (17:30) 27/10/2012

Hacia las 18:00 horas del día siguiente, se desplaza al lugar J01 saliente junto a J02 entrante, en movimiento interno, para realizar una nueva revisión del escenario del incendio del día anterior.

Personal bombero de calle 30 continúan desmontando las bancadas de baterías, mientras personal de mantenimiento limpia el recinto.

En planta -2, personal de la empresa Cobra, revisa el centro de transformación ya operativo, en el que sólo ha sido afectado un transformador.

Se corrobora la desconexión de los botellones de Nitrógeno (previstos para la presurización) del sistema de extinción por agua nebulizada (Hi-Fog), así como la falta de revisión del sistema en los últimos dos años.

También se comprueban las fugas de agua en la conducción que transcurre por el techo junto a la zona afectada por el incendio (aparentemente causadas por el calentamiento de los anclajes al techo).

Se contacta con Policía Judicial que se encontraba en el lugar completando su toma de datos.

Observaciones:

Responsables de los diferentes Servicios presentes en el lugar:

Policía Municipal: M-90 (D.Andrés Serrano)

SAMUR. 01 (D.Fernando Prados)

Bomberos (M0: D.Eugenio Amores;M1: D.Joaquín Sáez)

Director General de Emergencias (D.Alfonso del Alamo)

Madrid CALLE 30 SA:

Gerente (D.José del Pino)

Responsable de Seguridad de los túneles de la M30 (D.Santiago Vilariño Páez-)

Responsable de instalaciones de Madrid Calle 30 (D.Juan Carlos Díaz Moran).

EME SA (Empresa que gestiona la explotación de los túneles).

Responsable de la explotación de Calle 30 (D.Sergio Barral García)

Personas fallecidas:

- D.Gregorio Camacho Díaz

Encargado de mantenimiento de los túneles.

- D.Sergio Martínez Pérez. Domicilio: Ingeniero responsable del área de mantenimiento.

Intervino en el siniestro las dotaciones de once vehículos de los parques 2º,4º,5º,7º,8º,15º, que dieron por finalizada la intervención a las 01:59 horas.



Mediciones realizadas:

Con relación a las mediciones realizadas durante la intervención, los datos obtenidos son los siguientes:

Secuencia de mediciones:

Hora Aprox.	Ubicación	O2 %	HCN ppm	CO ppm	C2H4O ppm	CH4 % lie
20,30	Zona baterías	20,4	1,1	196		
22,00	Zona baterías	20,9	0,7	224		5
	Zona víctimas	20,9	0,6	20		5
23,30	Acceso			33		
	Zona baterías	20,4-20,9		100-242	40	
00,45	Zona víctimas	20,9		32	10	
		Tóxicos nivel bajo				
5,29	Zona baterías	20,6-20,8				
8,05	Zona víctimas	20,9	normal	normal	normal	normal

JEFE UNIDAD CAPTACIÓN, TRATAMIENTO Y CONTROL DE DATOS.

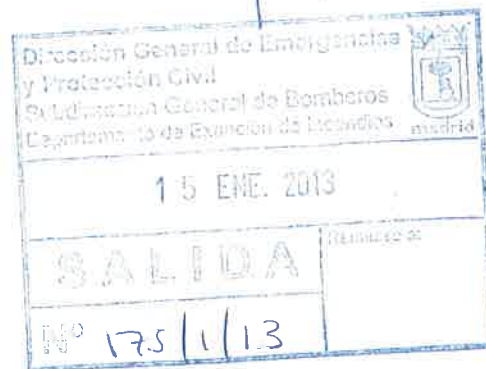
Fdo.: Miguel Castro de la Sen

Conforme:
JEFE SUBINSPECCIÓN ANÁLISIS
DE DATOS Y RIESGOS

Fdo.: Carlos Hernando Alonso

Conforme
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE BOMBEROS

Fdo.: Eugenio Amores Fresno.



DEPARTAMENTO DE COORDINACIÓN Y SERVICIOS A LA COMUNIDAD
C/ Rufino Blanco, 2 6ª Planta
28028 Madrid
Tfno.: 91 588 99 52
Fax: 91 588 99 13

PASE AL DPTO. DE PROGRAMACIÓN ECONÓMICA.