

## VLIEGTUIG CRASHT BIJ OPSTIJGEN IN PHILADELPHIA: BELGISCHE BRANDWEERLUI AAN BOORD ASSISTEREN BIJ DE EVACUATIE



**Op donderdag 13 maart 2014 vertrok een groep met 1 Nederlandse en 12 Belgische brandweerder naar de VS onder leiding van de VZW Fire Observers met als eerste bestemming Philadelphia. Het doel van de reis was van een één week durende observatiestage in Atlanta, vooraf gegaan door een toeristische trip in de staat Florida, waar zij ook gingen deelnemen aan de St.-Patricks Day Parade te Delray Beach. De vlucht van US Airways vanuit Brussel naar Philadelphia verliep vrij vlot. Enkel de aankomst was enigzins turbulent door een forse zijwind tijdens de landing. Na het doorlopen van de immigratieprocedure stapten zij, mooi op schema, aan boord van hun aansluitende vlucht naar Fort Lauderdale. Niemand had rekening gehouden met wat volgde... Hierbij hun verhaal:**

### **DE CRASH**

De US Airways vlucht 1702 met bestemming Fort Lauderdale verliet de gate met een halfuur vertraging, te wijten aan de drukte door de plaatselijke weersomstandigheden. Omstreeks 18h30 plaatselijke tijd reed het toestel startbaan 27L op en kreeg toelating om op te stijgen. Startbaan 27L is één van de vier banen voor Philadelphia International Airport en met zijn 3.202 meter ook de langste.

Terwijl het toestel snelheid maakte op de landingsbaan, bewoog het van links naar rechts en werd het voor de inzittenden duidelijk dat het echt een “bumpy ride” zou worden (de exacte woorden van de boordcommandant enkele ogenblikken eerder bij de start van de “take off”). Eens op snelheid begon het toestel hoogte te winnen. Op een hoogte van ongeveer 20 voet (zo’n 6 meter) werd het echter met een harde slag terug tegen de grond gesmakt.

Het vliegtuig stuiterde nog drie keer omhoog om telkens opnieuw tegen het asfalt te smakken. De derde keer bleek er teveel aan te zijn en het neuswiel brak. Het toestel kwam op de neus terecht om zo verder over de baan te schuiven tot het uiteindelijk tot stilstand kwam.



### **DE EERSTE MOMENTEN NA DE CRASH**

Alles ging zo ontzettend snel dat er tijdens het incident zelf eigenlijk geen tijd was voor paniek. We herinnerden ons dat we op het moment dat het vliegtuig opsteeg al flink door elkaar waren geschud en we de bedenking maakten “oef, we zijn weg”. De volgende 5 à 10 seconden vond het eigenlijke incident plaats. Dit gaat evenwel zo snel dat je je niet echt realiseert wat er voorgevallen is, tot even later het toestel stil ligt. Dat is het moment waarop je denkt “wat is er gebeurd”, maar je ook direct realiseert “we zijn OK, we leven nog”.

Terwijl een lichte paniek doorheen het vliegtuig begint te trekken kijken een aantal van ons, die vanuit hun positie de motoren kunnen zien naar de rookontwikkeling die ontstaat. Vlammen zien we niet en de rook blijft wit, “een goed teken” realiseren we ons dadelijk. De piloot geeft ondertussen bevel tot evacuatie door de intercom, en ergens op dat moment heeft de hulpverlener in ons het overgenomen van de mens.

We maken ons bekend bij de crew en passagiers en manen iedereen aan rustig te blijven. “Geen paniek, alles is in orde, wij zijn allen brandweerlui, wij helpen jullie eruit”. Op die wijze slagen we erin om de beginnende paniek snel te onderdrukken.



Het vertrouwen van de Amerikaanse bevolking in brandweerlui is zeer groot en dat speelde enorm in ons voordeel.

Een aantal van ons verlaten als eerste het vliegtuig via de inmiddels ontplooide glijbanen, de anderen blijven samen met de crew tot de laatsten aan boord om de mensen te helpen evacueren. Onderaan het vliegtuig helpen we de glijbanen stilhouden en de passagiers opgevangen om ze vervolgens naar een veilige afstand van het vliegtuig te brengen en te verzamelen. Enkele minuten na de crash was het vliegtuig leeg en iedereen op een veilige afstand.

### **DE HULPVERLENING**

De internationale luchthaven van Philadelphia wordt beschermd door de Philadelphia Fire Department. Er is één brandweerpost aanwezig op de luchthaven. Dagelijks zijn hier 18 manschappen van wacht, die 9 verschillende voertuigen bemannen (autopomp, autoladder, crash tenders, tankwagen, reddingsvoertuigen, ambulance,...). Versterking krijgen zij van de “gewone” stadseenheden van het korps.

Er worden verschillende alarmniveaus gebruikt voor incidenten op de luchthaven. Een crash van een vliegtuig (welk type of welke aard dan ook) krijgt een ALERT II niveau. Bij het uitroepen van dit alarm wordt de volledige luchthaven gesloten, alle operaties worden stopgezet en alle hulpmiddelen van de luchthaven interveniëren onmiddellijk. Volgens vaste uitrukprocedures komen er automatisch nog eens zo'n 20 bijkomende brandweerploegen van buiten de luchthavenperimeter tussen. Dit zorgt voor ongeveer 50 extra manschappen ter plaatse binnen een tijdspanne van een 15 minuten. Indien meer versterkingen noodzakelijk zijn is het aan de IC (Incident Commander = bevelvoerder) om deze te vragen.

Bij aankomst van de eerste hulpvoertuigen, enkele minuten na de crash, was het toestel reeds volledig geëvacueerd. Er werd preventief een schuimtapijt over, onder en rondom het toestel gelegd om brand te voorkomen. Ondertussen ontfermden we ons over onze medepassagiers. Alhoewel er geen gewonden waren, bleken een aantal mensen toch danig onder de indruk van het gebeuren dat een check-up aangewezen was.

Na aankomst van de ambulance en de brandweerofficier vond een overleg plaats met onze Fire Observers, waardoor al zeer snel een complete bilan kon worden opgemaakt. Gelet op de vriestemperaturen en de lichtere kledij van de passagiers bestond er een groot gevaar voor onderkoeling. Dit werd min of meer opgelost door kleinere voertuigen in een cirkel te plaatsen om de passagiers te beschutten van de wind. Vrouwen en kinderen werden in de voertuigen geplaatst en andere passagiers werden aangemaand om dicht bijeen te gaan staan om lichaamswarmte te delen, in afwachting van bussen die ze terug naar de luchthavengebouwen gingen brengen.



Bij de verdere triage werd uiteindelijk besloten om twee passagiers uit voorzorg over te brengen naar het ziekenhuis. Het ging om een hartpatiënt en een passagier met nek- en rugklachten. Het incident was na 35 minuten onder controle, waardoor de luchthaven opnieuw (gedeeltelijk) kon worden opengesteld. De passagiers waren ondertussen reeds met bussen onderweg naar de terminal.

De samenwerking tussen onze groep en de Amerikaanse hulpdiensten en autoriteiten verliep vlot en collegiaal. Onze hulp werd meteen aanvaard en de geboden hulp werd nooit in twijfel getrokken. Toen we uiteindelijk zelf ook op de bus stapten werden we nog persoonlijk bedankt door de ambulancier van de eerste ambulance ter plaatse.

## **OPVANG OP DE LUCHTHAVEN**

Met de bussen aangekomen aan de terminal werd opvang voorzien in de VIP Lounge van US Airways. Hier werden dekens uitgedeeld, werd er eten en drank voorzien en kwam men informatie geven omtrent het verdere verloop.

Enmaal de rust was teruggekeerd mochten we de hartelijkheid en dankbaarheid ervaren van onze medepassagiers en de crew. Onze assistentie werd duidelijk op prijs gesteld. Velen kwamen ons persoonlijk bedanken voor onze hulp, waarbij zelfs de nodige knuffels aan bod kwamen.

Twee uur na de crash was de handbagage reeds terug in het bezit van de passagiers, de ingecheckte bagage was onderweg naar de volgende vlucht en was iedereen reeds in het bezit van een nieuwe boarding pass richting Fort Lauderdale. Een nieuw toestel met bemanning stond reeds klaar, er diende enkel nog gewacht te worden op een piloot die onderweg was vanuit Washington DC. Uiteindelijk kwamen we zo'n 6 uurtjes later dan intieel voorzien aan in Fort Lauderdale.

De enige vaststelling die men hierbij kan maken is dat dit incident uiterst professioneel en efficiënt werd aangepakt door de luchtvaartmaatschappij en autoriteiten.

## **BERICHTGEVING AAN HET THUISFRONT**

Reeds enkele minuten na de crash contacteerde de begeleider van de groep, Peter Frederickx, de andere begeleider, Carl Verstrepen, die reeds een aantal dagen in de VS was om de komst van de groep voor te bereiden. Onmiddellijk hierna werd ook contact genomen met de Voorzitter, Marc Opstal, en Ondervoorzitter, Filip Van Acker, die beiden in België waren.

Zowel in de VS als in België werd onmiddellijk gestart met het verspreiden van informatie. Nog vooraleer er in de pers enige melding was van het incident stond reeds een eerste melding op de facebook pagina van de VZW. Later aangevuld door de eerste foto die op het internet werd gevonden, ongeveer 45 minuten na het incident.

Vanuit de organisatie kozen we onmiddellijk voor een duidelijke en correcte berichtgeving naar de familieleden en derden via zowel facebook als de website van de VZW. Dit werd nadien enorm geapprecieerd door alle betrokkenen.

Doordat het ondertussen 1 uur 's nachts was in België bleef het nog even rustig, doch reeds voor 7 uur 's morgens werd de VZW gecontacteerd door de pers: kranten, radio, televisie,...gevolgd door de FOD IBZ en diverse anderen, waaronder ook de luchtvaartmaatschappij.

De eerste interviews werden door de voorzitter verstrekt (de groep was ondertussen onderweg naar Fort Lauderdale) en nadien werden de nodige interviews door de begeleiders verstrekt, rechtstreeks vanuit de VS.

## DE NASLEEP

Reeds bij aankomst in Fort Lauderdale was de aandacht van de Amerikaanse pers enorm. Het feit dat een groep brandweelrui onderweg naar de St-Patrick's Day parade betrokken was geraakt in dit incident kreeg bijzondere aandacht, niet in het minst door de bijdrage van de groep.

Ook tijdens de parade was dit uiteraard merkbaar. Door de organisatie werden we zelfs vooraan in de parade geplaatst. Het dient gezegd dat het broederschap met de Amerikaanse collega's zeker een positieve bijdrage leverde aan het verwerkingsproces. Het echte besef van het gebeuren kwam er pas de volgende dag, toen iedereen na een aantal uren welverdiende rust verder kon bekomen rond het zwembad van het hotel. Pas dan realiseerden we ons wat we hadden meegemaakt, maar ook vooral dat het evenzeer minder goed had kunnen aflopen.

Doordat het incident plaats vond in het begin van de stagereis moest de groep nog zo'n twee weken samen op stap. Iedereen zal het eens zijn dat het incident de groep een bijzondere band heeft bezorgd. Vanaf het begin was iedereen er voor elkaar. Iedereen lette op elkaar en elk van ons was bereid op elk moment een babbel te hebben of voor de nodige ontspanning te zorgen na het ongeluk. Ook de begeleiders hebben hieraan de nodige aandacht besteed. Preventief werd ook de ongevallenverzekering op de hoogte gebracht.

De gebeurtenis kreeg zowel van België als de Verenigde Staten, maar ook vanuit Nederland (onze collega uit Hulst), de nodige aandacht. Mede door de persbelangstelling waren ook de Amerikaanse collega's en bevolking op de hoogte. Dit resulteerde erin dat we het verhaal vaak hebben moeten navertellen, iets wat op zich uiteraard ook steeds bijdraagt aan de verwerking. Het respect en de felicitaties voor onze acties door de collega's en bevolking werden door de groep zeer positief ervaren. Door velen werd dit overigens ervaren als een enorm verschil met wat wij zelf in eigen land gewoon zijn. Het werd nog maar eens duidelijk dat de brandweelrui in de VS op de handen worden gedragen. Ook op de terugreis werd dit nog eens extra in de verf gezet, toen de piloot en de hoofdsteward ons allen namens de maatschappij nog eens persoonlijk kwam bedanken voor onze geboden hulp.

Als kers op de taart was er natuurlijk het "water salute" welke de Brandweer Brussels Airport maakte dit bij de aankomst op Zaventem, naast uiteraard het weerzien met de familie.



## EINDBESCHOUWING

Uiteindelijk mogen we stellen dat de psychologische impact op de groepsleden vrij goed meeviel. Tot op heden werden door niemand problemen gemeld of opgemerkt. Vanuit de organisatie werd preventief voorzien in verdere professionele hulp, mocht dit nodig blijken.

Voor iedereen die aan boord was, was het een ervaring die men nooit zal vergeten, doch uiteraard liefst van alles ook nooit meer zal moeten meemaken.

In ieder geval behoren we nu voortaan bij een select clubje van mensen die kan zeggen dat ze betrokken waren bij een vliegtuigongeval en het hebben overleefd.

Declercq W. (Bw. Staden), De Waegenaere C. (Bw. Brugge), De Wever S. (Bw. Duffel), Frederickx P. (Bw. Malle), Goossens J. (Bw. Hamme), Kofler E. (Bw. Herenthout), Labat R. (Bw. Kuurne), Liekens M.C. (Bw. Melle), Piessens S. (Bw. Sint-Niklaas), Price N. (Bw. Hulst), Van Daele K. (Bw. Waarschoot), Vermeulen D. (Bw. Herentals), Verstrepen C. (HC100 Brussel) en Smekens T. (Bw. Deinze).

**Met dank aan:** Fire Observers voor de tekst en foto's