

## BRASIL - "BIRD STRIKE" PLANOS DE ACÇÃO PARA DIMINUIR CHOQUES ENTRE AVIÕES E AVES

Planos de Manejo de Fauna (PMF) em 10 aeroportos internacionais

Plano para dez aeroportos internacionais

Para diminuir o risco de acidentes envolvendo aves e aeronaves, há quatro linhas de ação.

**Primeira** linha de ação é o manejo ambiental, ou seja, alterar o ambiente dos aeroportos de maneira a impedir a entrada ou reduzir os atrativos que fazem os animais procurarem as proximidades do aeroportos para fixarem residência ou apenas procurarem comida e abrigo.

**Segunda** linha de ação, que é o manejo das espécies-problema através de técnicas de afugentamento: fogos de artifício; uso de sons que as aves vocalizam alertando da presença de predador; uso de luzes potentes ou espelhos para amedrontar; uso de cães treinados para correr e espantar; falcoaria (afugentamento); uso de falcão robô, entre outras técnicas;

**Terceira** linha de ação pode ser utilizada, caso as anteriores não tenham mostrado resultados satisfatórios: a captura (armadilhas ou falcoaria) e soltura em locais distantes.

**Quarta** linha de ação: o abate seletivo e criterioso, que só deve ser utilizado após esgotadas todas as demais alternativas, representando o último recurso a fim de evitar que centenas de vidas humanas se percam em um desastre aéreo.

Embora não noticiados pela imprensa, todas as semanas são reportados às autoridades aeronáuticas brasileiras incidentes de choques entre aeronaves e aves, a maioria de pequena gravidade e sem maiores consequências. De qualquer forma, após a colisão, o avião só pode ser liberado após severa vistoria. Mesmo que o choque entre aviões e aves não resulte na queda do avião, os prejuízos provocados são de grande valor, sem falar nos transtornos nos aeroportos. Se o choque danificar a turbina, o piloto, por precaução, deve decretar emergência e ejetar dezenas de toneladas de combustível para que o pouso seja possível.

Uma vez em emergência, a prioridade de pouso passa a ser da aeronave danificada e todos os demais aviões em voo devem circular o aeroporto aguardando a oportunidade de pouso. Chegadas e partidas são atrasadas, provocando uma série de atrasos em sequência ao longo do dia. Após o pouso do avião danificado, a companhia aérea deve dispor de outro avião ou alocar os passageiros em voos de outras companhias ou hospedar os passageiros. Cada hora que a aeronave passa no pátio do aeroporto tem um custo e o conserto pode demandar a solicitação de técnicos e peças originárias de outros países. A companhia aérea ainda pode ser multada por ter atrasado voos de outras companhias e, no final, o prejuízo alcança a casa dos milhões de reais.

O Plano de Manejo de Fauna abrange uma **área circular de 20 km de distância em torno do aeroporto**, onde são verificadas como são conduzidas as atividades com alto potencial de atração de aves, como abatedouros clandestinos e lixões. A segurança de passageiros e tripulações de aeronaves, sejam elas civis ou militares, não é responsabilidade exclusiva das autoridades do setor aéreo, mas também das autoridades locais, estaduais e federais quanto à observação do adequado zoneamento de atividades no perímetro urbano, o parcelamento do solo e a destinação correta dos resíduos sólidos.

A população também possui sua parcela de responsabilidade, devendo destinar lixo e entulho em lugar apropriado e não abandonar seus animais de estimação nas cercanias ou no interior de aeroportos. Além de configurar crime previsto em lei, o abandono de animais no interior de aeroportos representa risco de acidentes com aeronaves.

