

EasyJet cria “bala de prata” contra os Eyjafjallajökull que ameaçam a aviação

A companhia desenvolveu um radar para leitura de nuvens de cinza que visa evitar a repetição do cenário da Primavera de 2010, quando 110 mil voos foram cancelados. Estará nos aviões já no Verão

FILIPE PAIVA CARDOSO (Textos)
filipe.cardoso@ionline.pt
RODRIGO CABRITA (Fotos)
rodrigo.cabrita@ionline.pt
Em Catania, Itália

Se o nome Eyjafjallajökull é impronunciável, o nome Katla é bem mais fácil de dizer. Mas o que o primeiro tem de impronunciável, o segundo tem de força e dimensão. Segundo os vulcanólogos, o Katla pode ter uma erupção até dez vezes maior que o irmão islandês que lançou o caos nos céus europeus em Abril e Maio de 2010.

A última vez que o Katla esteve activo foi em 1918, sendo que todos os cálculos apontam para que este vulcão entre em erupção a cada 40 a 80 anos. Ou seja, já está atrasado e pode dar sinais da sua graça a qualquer hora. E como o Eyjafjallajökull levou ao cancelamento de quase 110 mil voos numa semana – 48% do tráfego daquele período – afectando quase 10 milhões de passageiros e provocando perdas na aviação de 1,3 mil milhões de euros, compreendem-se os receios da indústria quanto ao impacto que um vulcão 10 vezes maior possa ter.

Entre Abril e Maio de 2010 foram muitas as críticas das companhias sobre a decisão de fechar quase por completo o espaço aéreo na Europa do Norte, Península Ibérica, Reino Unido, Itália, Áustria ou Alemanha. Excesso de zelo, clamaram, criticando a inexistência de sistemas mais especializados na medição da densidade de cinza no ar. Não era necessário ter fechado todo o ar europeu, garantiam. À falta de melhor forma de lidar com o caos e de uma fonte fidedigna para ler as nuvens de cinza, a decisão das autoridades foi simples: fechar tudo para conter todos os riscos. Para evitar a repetição deste cenário, a easyJet decidiu chegar-se à frente e investir num sistema dedicado à medição da dispersão de cinzas no céu que desenhe um mapa dos corredores aéreos afectados – definindo três patamares: baixa, média ou alta contaminação dos céus.

A companhia de baixo custo uniu-se à Nicarnia Aviation – empresa que resultou

de um spin-off do Instituto Norueguês de Investigação Aérea – e volvidos 18 meses do caos provocado pelo Eyjafjallajökull terminou este mês os testes ao AVOID (Airborne Volcanic Object Imaging Detector), tecnologia que esperam colocar nos seus aviões já a partir do Verão de 2012. Os testes finais foram realizados nas últimas semanas a partir do aeródromo de Calatabiano, a 20 quilómetros do monte Etna.

“Se o AVOID estivesse em funcionamento em Abril/Maio de 2010, não teria sido necessário encerrar 98% do espaço aéreo que foi fechado”, asseguraram aos jornalistas na Sicília tanto Ian Davies como Fred Prata, engenheiro-chefe da easyJet e cientista sénior do Instituto Norueguês de Investigação Aérea, respectivamente.

A tecnologia desenvolvida parte de um princípio simples: criar um radar meteorológico como os aviões actuais têm, mas com um leitor de infravermelhos desenvolvido pelo exército dos Estados Unidos que identifique e mostre ao piloto um mapa das nuvens de cinzas que podem surgir no seu caminho. Entre os cinco mil e os 50 mil pés é possível identificar as cinzas a uma distância de até 100 quilómetros. Caso um avião registre uma nuvem de cinzas a informação é também transmitida para os centros de navegação aérea, desenhando-se a partir dessa informação um mapa detalhado de quais os corredores seguros ou não de atravessar. “Esta tecnologia é a ‘bala de prata’ que irá fazer a

Se o AVOID já estivesse activo, apenas 2% do espaço aéreo europeu teria sido fechado com o Eyjafjallajökull, diz easyJet

Companhia estima que colocar esta tecnologia em 100 aviões é suficiente para cobrir todo o espaço aéreo europeu

nuvem vulcânica passar à História”, comentou Andy Harrison, CEO da companhia. “O detector de poeira irá permitir ver e evitar a nuvem, tal como os radares e mapas meteorológicos tornam as tempestades visíveis.”

Mas se é assim tão simples, porquê só agora? Primeiro porque só agora a tecnologia se tornou financeiramente suportável e, segundo, porque o modelo matemático que transforma as leituras do AVOID num mapa simples só agora foi aperfeiçoado. Desde 2003 que Fred Prata investiga e desenvolve esta tecnologia de leitura de imagens de infravermelhos a alta velocidade. É através da aplicação dos modelos matemáticos agora desenvolvidos sobre os dados recolhidos aquando do Eyjafjallajökull que permitem ao cientista avaliar em 2% o espaço aéreo que teria sido realmente fechado nessa altura, em oposição ao bloqueio quase total dos céus.

SIM, MAS... Apesar da easyJet antecipar que no Verão de 2012 começará a montar o AVOID em alguns dos seus aviões, o que é certo é que ainda falta um último teste fulcral para que tudo receba o ok. Os testes realizados até agora foram com uma aeronave cedida pelo departamento de Técnicas de Medição Ambientais da Universidade de Dusseldorf [na foto], com uma velocidade máxima de 250 quilómetros horários – que consegue atravessar nuvens de cinzas de alta densidade sem riscos, daí a opção –, e o primeiro teste com um Airbus 340 decorrerá dentro de dois meses em parceria com a fabricante europeia. Dos resultados deste teste sairá o pedido de certificação e só depois a colocação da tecnologia nos aviões da easyJet.

Entre as entidades envolvidas, o desenvolvimento do AVOID necessitou de um investimento “perto dos sete dígitos”, valor sem contar com o preço da tecnologia propriamente dita. Mas se a easyJet vai ter acesso a mapas das nuvens de cinzas, estão e as outras companhias aéreas? “Estamos dispostos a discutir com o Eurocontrol a melhor forma de libertar as informações que viemos a obter”, avançou Ian Davies.



110

mil voos. Total de cancelamentos provocado pelo vulcão islandês Eyjafjallajökull entre Abril e Maio de 2010