

Aviones contra aves, una batalla desigual

Los aeropuertos y las compañías aéreas empiezan a tomar medidas para frenar el creciente número de colisiones, especialmente con grandes planeadores como los buitres

En las inmediaciones de los **aeropuertos** españoles se registran cada año unos **2.200 impactos** de **aves** con **aeronaves**, *birdstrike* como se conoce en la jerga del sector. Al descender de los **2.500 pies** las probabilidades de **colisión** se incrementan notablemente. Estos choques son **fatales** para las aves. Para las compañías aéreas suponen **pérdidas millonarias** en forma de desperfectos y retrasos. Muchas veces los animales son engullidos por los **motores**. En estos casos, los aviones se ven forzados a aterrizar en el aeropuerto más cercano por motivos de seguridad. Lo más frecuente, sin embargo, son **abolladuras** en el chasis. Son raras las ocasiones en que se producen **víctimas humanas mortales**, que se dan básicamente en **pequeñas aeronaves**.

“El colectivo de aves más perjudicado es el de los grandes planeadores, especialmente el buitre común”, explica Antoni Margalida, Científico Titular del CSIC en el Instituto de Investigación en Recursos Cinegéticos (IREC). Pero también se dan accidentes con buitres negros o cigüeñas. Para evitar la presencia de aves más pequeñas, algunos aeropuertos cuentan con halcones para que las ahuyenten. Pero esta medida disuasoria no funciona con los grandes planeadores y el número de accidentes no para de aumentar. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) achaca el incremento de sucesos relacionados con golpes de aves al “creciente tráfico aéreo, así como la mayor presencia de aves asociadas a las actividades humanas”.

Con el objetivo de reducir el número de impactos, AESA ha creado un Grupo de Trabajo para Aves Grandes Planeadoras, en el que participa el conjunto del sector, desde gestores aeroportuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, el Ministerio de Medio Ambiente y los Ayuntamientos y comunidades autónomas afectadas. La primera reunión del grupo tendrá lugar el próximo 18 de octubre. Paralelamente, AESA está elaborando un mapa de fauna que ofrezca información sobre las aves y sus movimientos.

Hace unos meses, Margalida publicó en la revista científica Human-Wildlife Interactions un estudio en el que proponía instalar medidas disuasorias cerca de las pistas de aviación para evitar la colisión entre aviones y grandes aves rapaces. “La primera solución y la más sencilla es controlar que no haya comida cerca de los aeropuertos”, explica el Doctor en Ciencias (Ecología y Evolución), quien en el momento de la publicación del estudio era investigador Ramón y Cajal en la Universitat de Lleida (UdL). Pero no es suficiente. El experto advierte de la necesidad de investigar “el comportamiento de las aves y las corrientes de aire”, entre otros factores. En la investigación, también contemplaba la posibilidad de utilizar drones para espantar a las aves de las zonas prioritarias de aviación. “Es una problemática que justo se ha empezado a abordar”, concluye.



Evitar los choques con buitres

“La primera solución y la más sencilla es controlar que no haya comida cerca de los aeropuertos”

La investigación de Margalida analizó durante dos años el área de alta prioridad del aeropuerto Adolfo Suárez de Madrid-Barajas, donde se documentaron al menos 26 colisiones con aves entre el 2006 y el 2015.

Texto: [La Vanguardia](#) [

<https://www.lavanguardia.com/natural/actualidad/20181007/452177640469/aviones-aves-impactos-aeropuertos.f>

]