

Por Eduardo Morteo Bastos

Analista de Segurança Operacional

Eventos de fumaça na cabine

É sabido que o ar admitido nas cabines de passageiros e comando passa pelo sistema de compressores do(s) motor(es) da aeronave, porém, não é filtrado. O único tratamento que o ar recebe visa controlar a sua umidade e temperatura, que precisam ser adequadas para a vida a bordo – além de garantir a durabilidade dos componentes eletrônicos, por exemplo.

Não é incomum que vapores de óleo vindo das partes quentes do motor, como vazamentos de fluídos, possam se misturar ao ar admitido na aeronave, contaminando-o.

Esses eventos de fumaça e vapores tóxicos na cabine podem, dependendo da sua concentração e quantidade, incapacitar os tripulantes. Outro fator preocupante é o provável impacto negativo para a saúde dos profissionais e passageiros frequentes. Isso ajuda a reforçar a necessidade dos aeronautas tentarem ao máximo manter um estilo de vida que reflita positivamente em suas saúdes física e mental.

Tripulantes de voo e cabine devem seguir as orientações fornecidas nos procedimentos previstos nos manuais do fabricante da aeronave e da empresa aérea. A ICAO também oferece uma série de orientações dispostas numa circular - *ICAO Training Circular 344* – que deveriam ser seguidas, principalmente, pelos pilotos em eventos de fumaça a bordo. Acesse a circular [aqui](#).

Uso de máscaras de oxigênio: Constatada a presença de fumaça ou gases tóxicos na cabine, deve-se vestir a máscara de oxigênio. É também importante observar se há sintomas semelhantes entre os pilotos. Mesmo que não haja evidências de fumaça ou quaisquer contaminantes no ar, caso os dois estejam sentindo os mesmos sintomas ou, caso um dos dois desmaie ou apresente sintomas que venham a incapacita-lo, deve-se vestir a máscara o quanto antes.

É recomendado que os manuais de operações determinem o uso da máscara de oxigênio em 100%, independente se existe confirmação ou mesmo suspeita de contaminação do ar, bem como enquanto o foco da fumaça não tenha sido isolado ou não produzir mais os gases.

A IFALPA – The International Federation of Air Line Pilots' Associations emitiu a [posição](#) da Federação e um [relatório](#) que fornece mais informações sobre o tema.

Em um dos documentos a entidade pede por um reforço regulatório contra o ar sangrado para o interior das aeronaves, relatórios mais efetivos e compreensivos para relatos de fumaça ou gases tóxicos constatados na aeronave, a criação de um protocolo para avaliação médica após esses eventos, treinamento de reciclagem para combater *fumes events*, o desenvolvimento de estudos científicos/médicos que possibilitem relacionar os efeitos da exposição à fumaça e gases tóxicos a longo prazo na saúde dos aeronautas e, como solução ideal, a criação de um sistema que não dependa absolutamente da sangria de ar dos compressores.

Todo e qualquer desenvolvimento que busque a melhoria das condições de trabalho é bem-vindo. Neste caso específico, isso implicará também na qualidade do produto vendido aos clientes das empresas aéreas, que poderão contar com um ar mais limpo e saudável.