

Fecha: 05-09-2023
 Medio: Las Últimas Noticias
 Supl.: Las Últimas Noticias
 Tipo: Noticia general
 Título: **Pájaro que chocó con la turbina de un avión Latam obligó a aterrizaje de emergencia**

Pág.: 6
 Cm2: 559,1

Tiraje: 91.144
 Lectoría: 224.906
 Favorabilidad: ☐ No Definida

JORGE NUÑEZ

Ocho minutos de incertidumbre vivieron los pasajeros del vuelo de Latam LXP 212, que este lunes aterrizó de emergencia en el Aeropuerto Carriel Sur de Concepción, tras chocar con un ave mientras despegaba con rumbo a Santiago.

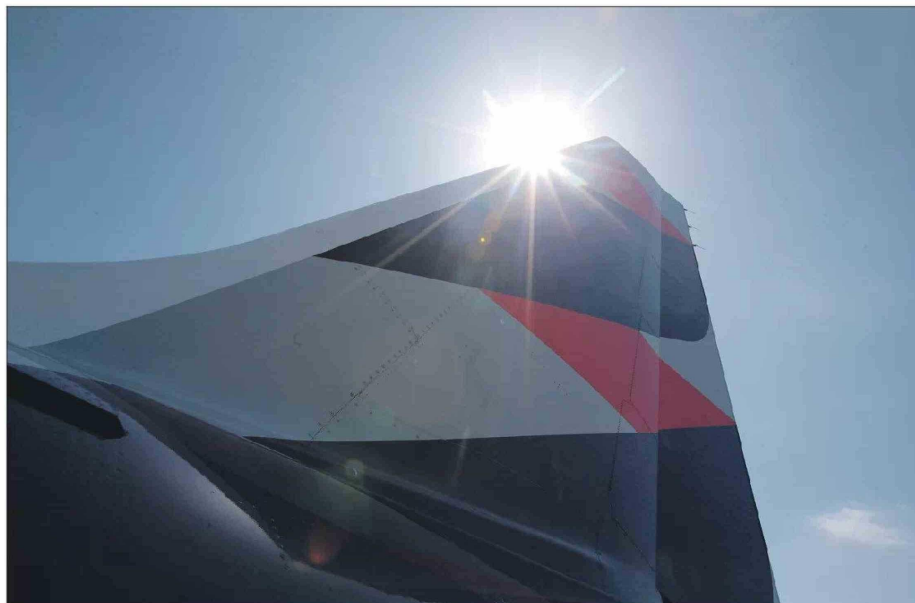
Según cuenta Jorge Caro, presidente del Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo, luego de completar exitosamente la maniobra de despegue, el capitán de la aeronave solicitó permiso para retornar al aeropuerto y aterrizar, lo que ocurrió a las 12:43 de la tarde, debido a que uno de los dos motores del Airbus 321 que se dirigía a la capital sufrió desperfectos a causa de la colisión.

"Desafortunadamente este tipo de incidentes son más frecuentes de lo que quisiéramos, porque independiente de los sistemas que cada terminal utilice para espantar a las aves, simplemente no hay nada que asegure un cielo despejado de pájaros sobre las pistas", explica Caro, quien recuerda que "en Carriel Sur, tal como en el Aeropuerto de Santiago, las aves suelen estar más activas durante las mañanas, lo que se agrava en Concepción debido a que está rodeada de bosques y lagunas, hogar ideal para todo tipo de pájaros".

En eso está de acuerdo Julio Subercaseaux, ex presidente de la Federación Aérea de Chile y piloto hace más de cuatro décadas. "Carriel Sur es famoso entre los pilotos por sus aves, ya que no sólo pueden causar problemas a los vuelos comerciales, sino que a todos los aviones, incluidos los más pequeños".

Un motor

Sobre la falla en un reactor, Subercaseaux llama a no asustarse. "Se trata de una maniobra que los pilotos comerciales practican habitualmente, ya que los problemas con motores no sólo se producen por choques con pájaros, sino por una infinidad de causas, a las que el capitán de la aeronave debe responder con efectividad para conseguir un aterrizaje seguro". Precisa además que "todos los birreactores comerciales están diseñados para volar con un solo motor al menos por 30 minutos, porque de otra forma sería imposible



Entre los pilotos coinciden en que el Airbus 321 no estuvo en peligro.

La tarde de este lunes en el Aeropuerto Carriel Sur de Concepción

Pájaro que chocó con la turbina de un avión Latam obligó a aterrizaje de emergencia

Pilotos recuerdan que todos los birreactores comerciales están diseñados para volar al menos 30 minutos con un solo reactor.

que consiguieran las certificaciones que los reconocen como modelos seguros".

En cuanto al olor a humo que algunos pasajeros afirman haber sentido dentro del avión, Subercaseaux detalla que "los motores son los que suministran el aire para presurizar y climatizar la cabina, así como otras funciones de la aeronave, por lo que no es raro lo que cuentan, más allá de que se hayan sentido comprensiblemente nerviosos".

De manual

Piloto de aviones y helicópteros, Claudio Avendaño también opina que los pasajeros del vuelo LXP 212 no estuvieron en peligro.

Aunque recalca que cada incidente que enfrentan los pilotos es único e irrepetible, en líneas generales hay al-

gunos pasos básicos que los pilotos deben seguir. "Una vez identificada la falla, hay que determinar la capacidad del motor. Si uno ya no funciona o si presenta fuego, lo mejor es cortar el combustible y transferir toda esa potencia al motor restante, lo que da tiempo para buscar una pista de aterrizaje", asegura.

En caso de que el motor sólo haya sufrido daño, pero aún siga funcionando, las alternativas son más. "Una opción sería bajar la potencia del motor dañado, sin apagarlo, pero aprovechando aún la energía que sea capaz de entregar", dice Avendaño, quien aclara que cada modelo de avión tiene sus propios procedimientos, lo que explica que los pilotos comerciales sólo puedan volar las aeronaves para las cuales han sido certificados y no en todas.