



Según reporte de Airbus, sus dos motores se apagaron por algunos minutos. Luego, lograron reiniciar uno de ellos y aterrizar

# Qué pasó la tarde en que un vuelo Latam quedó en medio de una terrible tormenta de granizo

“El avión ingresó a una tormenta severa, de esas que aparecen en menos de 15 minutos. En esas condiciones, el hielo, el agua y la turbulencia pueden apagar un motor”, comenta piloto comercial.

IGNACIO MOLINA

Hace dos años, un vuelo de Latam enfrentó una de las emergencias más graves de la aviación reciente. En octubre de 2022, un Airbus A320 que viajaba desde Foz de Iguazú, Brasil, hacia Asunción, Paraguay, sufrió desperfectos en ambos motores tras atravesar una intensa tormenta de granizo: el análisis del incidente fue revelado recientemente por FlightGlobal, medio especializado en aviación que informa sobre tecnología, seguridad y análisis de incidentes en la industria aeronáutica.

## La tormenta

El Airbus A320, identificado como CC-BAZ, atravesó una tormenta cuyo contenido de agua y hielo duplicaba los niveles de resistencia para los que los motores están diseñados. “El impacto del granizo superó significativamente los criterios de diseño y certificación del motor”, señala Airbus en su análisis del caso, según la nota publicada por FlightGlobal.com (<https://acortar.link/X9uUyN>).

El avión volaba a 24.000 pies (unos 7.300 metros de altitud) cuando ingresó en la tormenta. Los pasajeros escucharon fuertes golpes en el fuselaje y los parabrisas quedaron severamente dañados. En la cabina, el piloto automático y el empuje automático se apagaron. “La cabina se oscureció y varias alertas se activaron, incluyendo fallas en los sistemas de motor y el deshielo del parabrisas”, explica Airbus, según la publicación de FlightGlobal.



El incidente ocurrió en octubre de 2022 y los detalles sobre el caso fueron revelados recientemente por el sitio especializado en aviación FlightGlobal.

“Aunque se entrena en simuladores, en la vida real hay gritos, estrés y distracciones que dificultan seguir los procedimientos al pie de la letra”.

Piloto comercial

Un piloto comercial consultado para esta nota, quien prefiere permanecer en el anonimato, aclara que es incorrecto pensar que el avión voló directamente hacia la tormenta de granizo. Una serie de decisiones y circunstancias, asegura, lo llevaron a esa zona. “En Brasil, en la frontera con Argentina y Paraguay, se encuentran algunas de las tormentas más complicadas del mundo. Los pilotos paraguayos están acostumbrados a volar cerca de ellas porque saben dónde están y cómo evitarlas. Sin embargo, ingresar por error puede suceder si el radar falla debido a un rayo, algo fortuito pero no habitual”, dice el piloto.

## Control

Con ambos motores apagados, el avión comenzó a descender rápidamente. La tripulación activó la unidad de potencia auxiliar (APU), lo que restauró parcialmente el suministro eléctrico y les permitió intentar el reinicio de los motores.

“El avión ingresó a una tormenta severa, de esas que aparecen en menos de 15 minutos. En esas condiciones, el hielo, el agua y la turbulencia pueden apagar un motor, pero para que ambos se apaguen el avión ten-

dría que estar en una situación extremadamente descontrolada”, explica el piloto comercial.

A pesar de los esfuerzos, ambos motores habían sufrido apagones totales. Los pilotos intentaron reiniciar usando el método de autorrotación, pero fallaron. Posteriormente, intentaron con el método asistido por la APU. Solo después de concentrarse en un motor lograron reiniciar uno de ellos.

“El motor izquierdo permitió estabilizar el avión”, comenta el piloto comercial.

## Maniobras críticas

Ocho minutos después del fallo inicial, el avión logró operar con un motor. Sin embargo, el radome (la estructura en la nariz del avión que protege el radar) había sido arrancado, causando lecturas de velocidad imprecisas. A pesar de los controles limitados, los pilotos lograron aterrizar en Asunción 26 minutos después de perder el control de ambos motores.

“El éxito en estas situaciones depende de una ejecución meticulosa y un conocimiento profundo de los procedimientos”, destacó Airbus, señala la nota de FlightGlobal.

“Cuando ocurre algo así, se despliega la RAT (Ram Air Turbine), una pequeña hélice que genera energía para mantener el avión en condiciones

mínimas de operación. Esto les permitió mantenerse en el aire mientras intentaban reiniciar los motores”, explica otro piloto consultado para esta nota, quien también prefiere mantener su nombre en reserva.

“Aunque se entrena en simuladores, en la vida real hay gritos, estrés y distracciones que dificultan seguir los procedimientos al pie de la letra. Mientras más preparado esté un piloto, mejor será su desempeño”, añade.

## Medidas preventivas

Airbus actualizó luego los procedimientos de reinicio de motores, especificando que los pilotos deben enfocarse en un solo motor al usar el método asistido por la APU. Además, se anunció una actualización del sistema de advertencias en modelos A350 y A380 para 2026.

¿Qué medidas preventivas podrían evitar que aviones comerciales enfrenten tormentas de granizo tan intensas? “El radar ya tiene todo lo necesario. Si una nube está en rojo, nadie debería entrar. Si está en magenta, significa que habrá turbulencia severa (el color rojo indica condiciones peligrosas, mientras que el magenta señala una turbulencia intensa). Ningún piloto con entrenamiento debería ignorar esas señales”, concluye uno de los pilotos.