

SESION 56ª EXTRAORDINARIA, EN MIERCOLES 20 ENERO 1954

(Sesión de 19.45 a 21.30 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CASTRO Y LOYOLA

INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—Sumario del Debate.
- II.—Sumario de Documentos.
- III.—Actas de las Sesiones Anteriores.
- IV.—Documentos de la Cuenta.
- V.—Texto del Debate.

I.—SUMARIO DEL DEBATE

- 1.—La Cámara entra a ocuparse del informe evacuado por la Comisión Especial Investigadora del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100 de la Línea Aérea Nacional, y queda pendiente el debate.
- 2.—Se aprueba una indicación del señor Miranda, don Hugo, para celebrar una sesión especial el día miércoles 27 del presente, de 19.30 a 21.30 horas, con el objeto de poner término al debate, y es aprobada.
- 3.—Continúa la discusión del informe de la Comisión Especial Investigadora del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100 de la Línea Aérea Nacional, y queda pendiente el debate.
- 4.—Se prorroga hasta el martes próximo el plazo para informar el proyecto sobre fuero sindical.
- 5.—Continúa la discusión del informe de la Comisión Especial Investigadora del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100 de la Línea Aérea Nacional, y queda pendiente el debate.

II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

No hubo Cuenta.

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

No hubo Cuenta.

V.—TEXTO DEL DEBATE

1.—INFORME DE LA COMISION ESPECIAL INVESTIGADORA DEL ACCIDENTE OCURRIDO AL AVION LODESTAR 0100 DE LA LINEA AEREA NACIONAL

El señor CASTRO (Presidente). — En el nombre de Dios, se abre la sesión.

En conformidad al objetivo de la presente sesión, corresponde ocuparse del informe evacuado por la Comisión Especial Investigadora del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100 de la Línea Aérea Nacional.

El señor PEÑAFIEL.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor LIRA.— ¿Me permite una pequeña interrupción, Honorable colega?

El señor CASTRO (Presidente).— El Honorable señor Lira le está pidiendo una pequeña interrupción, señor Diputado.

El señor PEÑAFIEL.— Con todo agrado, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Con la venia del Honorable señor Peñafiel, puede hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor LIRA.— Señor Presidente, deseo aprovechar la oportunidad de que la Honorable Cámara se ha reunido para tratar sobre el informe de una Comisión Especial Investigadora, para recabar el acuerdo de la Corporación, en orden a solicitar también un informe sobre el trabajo realizado por la Comisión designada con el objeto de estudiar los decretos dictados en uso de las Facultades Extraordinarias. Recuerdo que sobre el particular se hizo bastante caudal en la prensa y se pronunciaron diversos discursos en esta Honorable Cámara, e, incluso, se publicaron en los diarios de la capital y, me imagino, de todo el país, avisos por los cuales se llamaba a los empleados públicos que fueron exonerados de sus cargos, para que presentaran a la Comisión las denuncias que estimaran del caso.

Ha transcurrido ya bastante tiempo y, como creo que la Honorable Cámara debe tener especial interés en conocer el trabajo y las conclusiones a que ha llegado esa Comisión, el Diputado que habla desearía ser informado al respecto.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente). — Solicito el asentimiento unánime de la Honorable Cámara para enviar oficio a la Comisión respectiva, solicitándole los antecedentes a que ha hecho referencia el Honorable señor Lira.

Si a la Honorable Cámara le parece, así se procedería.

El señor MIRANDA (don Hugo). — ¿Me permite, señor Presidente?

El señor CASTRO (Presidente).— Está con la palabra el Honorable señor Peñafiel, Honorable Diputado.

El señor PEÑAFIEL.— No tengo inconveniente, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Miranda, don Hugo, con la venia del Honorable señor Peñafiel.

El señor MIRANDA (don Hugo). — Señor Presidente, soy por ahora Presidente de la Comisión a que ha hecho referencia mi distinguido colega señor Lira; de ahí que me crea en el deber de proporcionar algunas informaciones.

Respecto del trabajo que está realizando la Comisión, debo manifestar que actualmente se ha interrumpido en espera de diversos antecedentes que se han solicitado a la Contraloría General de la República, los cuales, como bien podrá comprender la Honorable Cámara, son de indudable interés para el resultado de la investigación. Hasta el mo-

mento, dicha repartición no ha enviado ninguno de los antecedentes que se le solicitaron. De manera, señor Presidente, que dicha Comisión no estaría en condiciones de entregar un informe a la Sala, con la brevedad con que lo solicita el Honorable señor Lira Merino. El ánimo de todos los miembros de la Comisión es acelerar todo lo posible el despacho del informe, pero es muy comprensible que su labor se encuentre paralizada por las razones ya dichas. En consecuencia, y mientras recibe de la Contraloría General de la República los antecedentes sobre las denuncias que se han presentado, tendrá que darse a la Comisión un tiempo prudencial para emitir su informe.

El señor LIRA.— Quería saber cuáles eran las denuncias, Honorable colega.

El señor MIRANDA (don Hugo).— La Comisión ha recibido numerosas denuncias respecto a estas situaciones...

El señor CASTRO (Presidente).— Ruego a los señores Diputados se sirvan dirigirse a la Mesa.

El señor MIRANDA (don Hugo). — Pero creo que la Comisión, una vez que tenga los antecedentes del caso en su poder, podrá terminar sus labores y estará en condiciones de informar a la Honorable Cámara.

El señor CASTRO (Presidente). — Solicito el asentimiento unánime de la Sala para enviar el oficio a que ha hecho referencia el Honorable señor Lira.

Un señor DIPUTADO.— No hay acuerdo.

El señor CASTRO (Presidente).— No hay acuerdo.

El señor GUZMAN.— Que se envíe a nombre del Comité Agrario Laborista, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Peñafiel.

El señor PEÑAFIEL.— Señor Presidente, a raíz del accidente ocurrido al avión Lodesstar 0100 de la Línea Aérea Nacional, en el valle del río Copiapó, en las cercanías de dicha capital, la Honorable Cámara designó una Comisión especial para investigar esos hechos.

En el accidente aludido tuvimos que lamentar la desgracia de perder a nuestro compañero de labores don Héctor Montero. Este fue un hecho doloroso para la Corporación y un motivo más para nombrar esta Comisión, que empezó a desarrollar sus labores a los pocos días de haber sucedido el accidente.

La Comisión, para desarrollar su labor, tomó conocimiento de diversos documentos y otros antecedentes. Desde luego, la Línea Aérea Nacional ordenó efectuar un sumario al Comandante de Aeronave don Alberto Beytia. La Dirección de Aeronáutica, por su parte, encomendó igual misión al Comandante de Grupo don Carlos Barria. Las con-

clusiones a que llegaron los señores Barria y Beytia y otros antecedentes que tuvo en vista la Comisión fueron los que sirvieron de base para llegar a las conclusiones de este informe.

Pasaré a exponer, señor Presidente, las conclusiones del sumario hecho por el señor Beytia, que fue el primero que la Comisión estudió.

El señor Beytia, después de hacerse cargo de dicho sumario, tomó declaraciones en el terreno mismo del accidente. Estuvo durante dos días en el sitio de los sucesos y pudo llegar, con los antecedentes del caso, a una conclusión que podría sintetizarse en lo siguiente:

Que en el accidente del Lodestar 0100 falló el motor izquierdo. Esto lo deduce el señor Beytia del radio que el piloto señor Palacios puso en los momentos en que decolaba y volaba sobre la ciudad de Copiapó, en que decía que regresaba de inmediato para aterrizar de emergencia con el motor izquierdo en bandera.

La conclusión a que llega el señor Beytia se basa también en declaraciones de testigos y en el examen de los restos del avión, y luego, se pasa a la siguiente deducción: que falló también el motor derecho o bien que, en determinado momento del vuelo, este motor derecho perdió potencia, lo que le impidió tomar altura para obtener un aterrizaje normal en la cancha de Copiapó. Esta conclusión del señor Beytia se basa en diferentes reconocimientos del motor del avión Lodestar 0100 y en declaraciones de los testigos que presenciaron dicha accidente.

El señor GUZMAN.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor PEÑAFIEL.— Si la interrupción de Su Señoría es corta, con mucho gusto.

El señor GUZMAN.— ¿Puede informar el Honorable colega, en nombre de qué institución efectuó este sumario el señor Beytia?

El señor PEÑAFIEL.— En nombre de la Línea Aérea Nacional.

El señor GUZMAN.— Porque tengo a la mano otro informe evacuado por el Fiscal señor Carlos Barria y que, en sus conclusiones, después de un larguísimo estudio, llega al convencimiento de que las causas del accidente son totalmente distintas a las que está señalando Su Señoría.

El señor PEÑAFIEL — ¿Me perdona, señor Presidente?

El señor GUZMAN.— Y dice así: "Finalmente, el Tribunal juzga que la causa precisa del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100, se debió a la pérdida de velocidad de éste, que fué ocasionada por la topografía de los terrenos circundantes del aeródromo, que obligó al piloto a efectuar un viraje que sobrepasó los límites de seguridad, hecho completamente imprevisible, por lo que no le

asiste ninguna responsabilidad a la Línea Aérea Nacional".

Quisiera saber, Honorable colega, si posteriormente Su Señoría se va a referir también a este informe.

El señor PEÑAFIEL.— Lamento que mi Honorable colega no haya entendido la primera parte de mi exposición, pues yo manifesté que la Comisión había tomado conocimiento de los informes de los señores Beytia y Barria y de otros antecedentes. Me estoy refiriendo en estos instantes, al primero de ellos.

El señor CASTRO (Presidente).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Quisiera solicitar la venia de la Honorable Cámara para que pase a reemplazarme en la Presidencia el Honorable señor Loyola.

Muchas gracias.

—Pasa a presidir la sesión el señor Loyola.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).

—Puede continuar Su Señoría.

El señor PEÑAFIEL.— También tuvo a la vista la Comisión parte del sumario del señor Barria, pero como éste era de carácter judicial, sólo pudieron conocerse los considerandos del mismo.

Como lo acaba de hacer presente mi Honorable colega señor Guzmán, las conclusiones a que llega el señor Barria en el sumario que instruyó, se reducen a tres puntos. En el primero, dice que, a su juicio, el caso preciso del accidente "se debió a la pérdida de velocidad experimentada por el Lodestar 0100 que fue ocasionada por la topografía de los terrenos circundantes del aeródromo, que obligó al piloto a efectuar un viraje que sobrepasó los límites de seguridad, hecho completamente imprevisible, por lo que no le asiste ninguna responsabilidad a la Línea Aérea Nacional".

En la segunda de las conclusiones a que llegó el señor Barria se dice: "Debe hacerse presente a la Dirección del Tránsito Aéreo la conveniencia de que, debido a las condiciones del terreno que rodea la cancha de Copiapó, debe restringirse las operaciones aéreas en este campo, limitándola a aviones de hasta cinco toneladas como máximo".

Y en la tercera conclusión, dice: "Debe hacerse presente a la Superioridad de la Fuerza Aérea de Chile el hecho de existir una dualidad en el sistema de comunicaciones que hay en Copiapó, ya que los aviones de la Línea Aérea Nacional usan un sistema propio instalado en esa ciudad, y la Fuerza Aérea de Chile usa del suyo, instalado en el aeródromo, con distinta frecuencia".

Estos son los dos sumarios que la Comisión conoció en detalle, sobre todo el del señor Beytia, del cual pudo imponerse en su totalidad, en tanto que el del señor Barria, que como he dicho anteriormente era judicial, no pudo conocerlo sino en sus considerandos.

Como el señor Merino Benítez no estaba de acuerdo con el sumario del señor Beytia,

por medio de un oficio de fecha 29 de junio, le pidió su reapertura, con el fin de que aclarara algunos conceptos. El señor Beytía, en diferentes comunicaciones que rolan en dicho sumario, contestó uno por uno los puntos en que no estaba de acuerdo el señor Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, que, en su mayor parte, se refieren a las declaraciones de los testigos.

El punto que la Comisión estimó de mayor gravedad, fue aquel sobre el cual insistió el señor Merino Benítez, en el oficio destinado a formular observaciones sobre el sumario instruido por el señor Beytía, que dice lo siguiente:

"Es necesario comprobar con experiencias prácticas si un avión Lodestar decolado, con un solo motor, puede alcanzar más de 150 metros sobre la ciudad de Copiapó. Igualmente, debe comprobarse si al fallar el otro motor (el motor derecho) el avión cae en barrena y por cuál ala, lo mismo hasta qué ángulo de viraje escarpado sobre el motor muerto el Lodestar mantiene su estabilidad, y finalmente, si volando con motor derecho en línea de vuelo, se trata de poner en marcha el motor parado, y que reacción le ocurre al avión".

A este respecto, el señor Beytía contestó lo siguiente: "Que se hizo la prueba de cortar el motor izquierdo en decolaje al borde de la cancha de Copiapó y a los diez segundos después que coincidir con el lugar en que el Lodestar 0100 hizo su primera explosión, teniendo una altura de noventa metros, se alcanzó en esta prueba una altura de ciento ochenta metros.

La experiencia relativa a si al volar con un solo motor y fallar éste el avión cae en barrena, y por cuál ala, no se realizó por estimársela una prueba acrobática y peligrosa, de lo que dan fe los ingenieros señores Jaime Ortiz, en fojas 37, y el señor Oscar González".

A juicio de la Comisión, si esto se hubiera efectuado, habría ocurrido un segundo accidente a otro Lodestar de la Línea Aérea Nacional.

El señor Adalberto Fernández, Gerente Técnico interino de la Línea Aérea en aquella oportunidad, hizo, por fin, observaciones al sumario. La Comisión Investigadora conoció también de ellas. Pues bien, dice la Comisión al respecto:

"Los cargos que formula demuestran un espíritu preconcebido en contra de toda la actuación del señor Beytía, y el afán de encaminar la investigación a determinadas conclusiones.

La Comisión en varias sesiones analizó dicho oficio, y se formó la convicción de que las observaciones que hace y los cargos que formula carecen de toda base real, y no merecen ser tomados en consideración en la investigación. Finalmente, la conclusión a que

llega, en el sentido de establecer como causa principal del accidente un error de pilotaje, no tiene asidero alguno, y está en abierta contradicción con los antecedentes acumulados durante la investigación, tales como opinión de diversos pilotos, entre otros, los que intervinieron en la reconstitución del vuelo (señores Halley y Valjalo), antecedentes personales del piloto señor Palacios, y conclusión es de ambos sumarios".

Los antecedentes personales del piloto señor Palacios, que la Comisión tuvo a la vista junto con su Hoja de Vida, demuestran la inconsistencia de las afirmaciones del señor Fernández. Este piloto contaba a la fecha del accidente con 6.500 horas de vuelo; era el piloto más experimentado en los vuelos a Magallanes, ruta que es la más difícil del país y también de todo el Continente. El señor Palacios se había especializado en aterrizajes de emergencia, y consta en el sumario que había pasado todas las pruebas que al efecto exigen la Línea Aérea Nacional, la Dirección de Aeronáutica y la Aeronáutica Civil, con notas sobresalientes; tenía a su haber más de cien aterrizajes de emergencia, incluso un aterrizaje con un motor en la misma cancha de Copiapó.

La Comisión Investigadora envió también, señor Presidente, un oficio a la Honorable Cámara, en el que pedía la separación momentánea de su cargo del Vicepresidente de la LAN, señor Merino Benítez.

Este acuerdo lo adoptó la Comisión por la unanimidad de sus miembros, debido a una carta que se le hizo llegar, después de las declaraciones del ex Ingeniero Jefe, señor González.

La carta, que se encuentra en poder de la Comisión, dice lo siguiente:

"Señor Presidente:

El día martes 28 del actual concurrí a la sesión de la Honorable Comisión que usted preside, atendiendo a una citación que para ello se me hizo. Antes de responder a las preguntas que se me formularon por los Honorable Diputados que la integran, a una interrogación de mi parte, se me contestó que estos actos tenían el carácter de secretos; que podía hablar sin temor a represalias, porque no sólo la Honorable Comisión, sino todo el Parlamento asumiría mi defensa en caso necesario y que no cabía el tener temor alguno.

Debo hacer presente, que, antes de concurrir a prestar declaración, comuniqué a mi Jefe inmediato, Gerente Técnico de Operaciones interino, señor Luis Carmona Lonchanda, la citación que se me había hecho, quien, a su vez, lo puso en conocimiento del Vicepresidente Ejecutivo, señor Arturo Merino Benítez.

El día miércoles 29 del actual fui llamado a su oficina por el señor Vicepresidente

Ejecutivo, quien, después de un breve rodeo, me exigió le informara lo que se me había preguntado en la Honorable Comisión el día anterior. Le respondí que se me había preguntado de todo por cerca de dos horas. Insistió en que le detallara la interrogación y mis respuestas. Le dije, entonces, que se me había dicho que las sesiones tenían carácter secreto y, en consecuencia, no podía dar informes. Me interrogó si se me había juramentado y le manifesté que a mí no es necesario juramentarme para guardar un secreto. Insistió de nuevo en forma imperativa: "Pero no será secreto para su Vicepresidente y para la Emopresa". Para terminar de una vez, le respondí: "Veo que usted no me conoce, señor. Yo no me presto para esto".

El señor Vicepresidente cambió en forma brusca el tono al oír mis últimas palabras y, ya en alta voz, me inquirió: "Entonces, ¿no me quiere decir nada?". Respondí: "No, señor. No le puedo decir nada". Y concluyó: "Entonces, hemos terminado, señor". A continuación, me retiré de la oficina del señor Vicepresidente.

Aparte de exponer estos hechos, quiero manifestar al señor Presidente de la Honorable Comisión que la actitud del señor Vicepresidente Ejecutivo no me ha sorprendido y justifica el temor a las represalias que expuse en el seno de esa Honorable Comisión. Dichas represalias no han cristalizado por el momento, en perjuicio de mi estabilidad en el cargo que desempeño, pero me han acarreado un trato descomedido y violento de parte del señor Arturo Merino Benítez porque no satisface su interesada y extemporánea curiosidad.

Dios guarde a US.— O. González"

La Comisión también tuvo conocimiento de ciertas represalias tomadas contra el señor Beytía, por no variar éste, al reabrirse el debate, el criterio que tenía sobre las actuaciones del señor Vicepresidente. Esto quedó demostrado con las declaraciones hechas por el señor Fernández.

El señor Beytía, comandante de Aeronave, es bímillonario del aire. Los pilotos que tienen esta calidad, gozan de ciertas grandezas dentro de la Línea Aérea Nacional; un ejemplo, pueden volar en cierto tipo de aviones y no hacer el correo que se llama de "caleteo", salvo en el caso excepcional de que haya escasez de personal. Pues bien, el señor Beytía desde aquella vez ha sido casi siempre excluido de las listas de los vuelos de "caleteo".

Finalmente, las conclusiones a que llegó la Comisión fueron las siguientes:

1.— Falla del motor izquierdo del avión. Este hecho fue comprobado totalmente, como lo manifesté al comienzo de mis observaciones; esto también le consta al señor Beytía, lo que se puede comprobar a través del

radiograma que se encuentra en la Línea Aérea Nacional y en el que se establece que el señor Palacios tuvo que poner el motor en posición "bandera" a la salida de Copiapó.

La Comisión estimó como causa del accidente la falla total o la pérdida de la potencia del motor derecho. Asevera este hecho, porque el avión Lodestar 0100 en el momento de su caída, según varios testigos presenciales, no llevaba una altura de más de noventa metros sobre el lecho del río. Según declaraciones de pilotos y testigos, la altura de noventa metros era absurda para pretender acercarse a la cancha. Por lo demás, el señor Palacios era un experimentado piloto que ya, en otras oportunidades, había tenido aterrizajes de emergencia en el aeródromo de Copiapó. En consecuencia, sabía que, estando a una altura de noventa metros, no podía llegar a la cancha, dada la topografía del terreno, ya que la pista se encuentra rodeada de cerros con una "garganta" terrestre sumamente estrecha, por la cual deben salir los aviones. Existe, además, un cerrillo situado entre la cabecera de la cancha y la planta de Paipote, lo que obliga a los aviones a tomar una altura mínima de cuatrocientos a cuatrocientos cincuenta metros.

El sumario del señor Barria descarta la posibilidad de una falla del segundo motor; pero a los miembros de la Comisión, como al Diputado Informante, esto les pareció extraño. La aseveración del señor Barria se funda en el hecho de que las llaves del motor derecho iban "a full". A través del sumario, se ha demostrado que un avión Lodestar, para poder tomar una altura de más de cuatrocientos cincuenta metros, no necesita de las llaves "a full". Solamente requiere de 2.250 revoluciones, en circunstancias que su capacidad máxima es de 2.700 revoluciones.

Los miembros de la Comisión Investigadora estimaron la posibilidad de una falla en el motor derecho, puesto que, yendo con sus llaves "a full" no fué capaz de desarrollar la potencia necesaria para elevarse sobre los cuatrocientos cincuenta metros. Por lo demás, está totalmente comprobado que el avión se precipitó a tierra desde una altura de noventa metros. Este hecho descarta también, cualquiera posibilidad de que este motor pudiera haber permitido un aterrizaje en buenas condiciones en la cancha.

Segunda conclusión. La Comisión descarta la falta de pilotaje por las diferentes declaraciones que aparecen en el sumario, en relación principalmente con las condiciones de capacidad del piloto, señor Palacios.

La tercera conclusión se refiere a las condiciones del aeródromo de Copiapó. La Comisión, antes de conocer las declaraciones que aparecen en el sumario del señor Barria, ya conocía las características deficientes de esta cancha de aterrizaje y había adoptado

un acuerdo al respecto, Por eso, hizo suya totalmente estaparte de las conclusiones del sumario instruido por el señor Barria. En realidad, se trata de un aeródromo que no tiene las condiciones necesarias de seguridad para operaciones de este tipo; sólo puede permitir el aterrizaje de aviones de un peso no mayor al de cinco toneladas.

Con lo que he expuesto, señor Presidente, creo haber cumplido con mi cometido, y quedo a disposición de los Honorables colegas para absolver cualquiera consulta que deseen formularme.

Finalmente, pido que, en nombre de la Honorable Cámara, se oficie a Su Excelencia el Presidente de la República y a los señores Ministros del Interior y de Economía, dándoles a conocer las conclusiones del sumario instruido por dicha Comisión.

El señor GUZMAN.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor GUZMAN.— Señor Presidente, el tema que estamos tratando es de extraordinaria importancia para el prestigio de la Línea Aérea Nacional y, en consecuencia, para el de Chile. Por eso, no puedo menos que hacer notar a la Honorable Cámara la enorme influencia que tuvo en la Comisión, según dice el Honorable Diputado Informante, el informe del Comandante señor Beytía.

En ningún momento dudo de la capacidad del señor Beytía, pero tampoco desconfío de la del Comandante señor Carlos Barria, que ha emitido un segundo informe como Fiscal en el sumario respectivo.

Tengo a la mano este informe, que consta de más de 32 páginas.

Desde luego, hay un hecho que salta a la vista: los dos informes no coinciden.

Por otra parte, estoy en antecedentes de que no todos los componentes de la Comisión están de acuerdo con lo que nos acaba de expresar el Honorable señor Peñafiel, por cuanto la Comisión...

El señor MIRANDA (don Hugo).— ¿Me permite, Honorable colega?

El señor GUZMAN.— Con todo gusto.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Guzmán, tiene la palabra Su Señoría.

El señor MIRANDA (don Hugo).— Puedo decir al Honorable señor Guzmán que, en realidad, los miembros de esa Comisión, por unanimidad, coincidieron con las conclusiones a que ella llegó y que son las mismas que acaba de exponer el Honorable señor Peñafiel en su informe.

Repito, la Comisión, por unanimidad, aprobó el informe a que se ha referido el Honorable señor Peñafiel. Tampoco se conocieron en ella en ninguna sesión opiniones contrarias a las conclusiones a que se llegó.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Guzmán.

El señor GUZMAN.— He concedido una interrupción al Honorable señor David.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Guzmán, tiene la palabra Su Señoría.

El señor DAVID.— Señor Presidente, deseo dejar establecido, como miembro de la Comisión que investigó este accidente, que no asistí a las últimas sesiones en que se acordó este informe, el cual conocí, posteriormente, una vez que estuvo redactado y dado a la publicidad.

El señor MIRANDA (don Hugo).— El informe fué aprobado por la unanimidad de los miembros asistentes a la Comisión.

El señor DURAN.— ¡Como es lógico! Cuando se habla de unanimidad, se entiende que ella se produjo entre los que estaban presentes.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Ruego a los Honorables Diputados se sirvan guardar silencio.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor DURAN.— La unanimidad se produce entre los que votan. Su Señoría no se puede referir a unanimidad de ausentes.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Honorable señor Durán, ruego a Su Señoría se sirva no interrumpir.

El señor PEÑAFIEL.— ¿Me permite una interrupción, Honorable señor Guzmán?

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Guzmán.

El señor GUZMAN.— No dudo de la capacidad técnica de las personas que intervinieron en los dos informes. A juicio del Diputado que habla, la Comisión debió haber emitido un juicio que hubiera sido la resultante de los dos informes. Sin embargo, señor Presidente, salta a la vista que la Comisión se dejó influir por el informe del señor Beytía.

La diferencia fundamental entre los dos informes está en que el del señor Barria llegó a la conclusión de que el accidente se debió a una fatal y mala maniobra del piloto, y el otro informe sostiene que el accidente se debió a la falla inesperada del motor derecho que no era el afectado.

Señor Presidente, considero este informe de extraordinaria importancia, por los elementos que en él han intervenido: hay declaraciones de testigos, de cuya honorabilidad no cabe la menor duda, del personal técnico de la Línea Aérea Nacional, de personas ligadas a la Fuerza Aérea de Chile, de testigos oculares. Además, se constituyó este tribunal en el lugar del suceso; se efectuaron vuelos de prueba y, a la vez, se reconstituyó la escena del accidente con un avión exactamente del mismo tipo. Dadas estas

circunstancias y como la relación que nos ha hecho el honorable señor Peñafiel de este larguísimo informe ha sido en extremo extractada...

El señor PEÑAFIEL.— Habría tenido que emplear varias horas para informar línea por línea...

El señor GUZMAN.—...ruego al señor Presidente que tenga a bien recabar el asentimiento de la Honorable Cámara para insertar el informe en la versión oficial y en el Boletín de Sesiones, con la exclusiva finalidad de que la opinión pública se forme una opinión exactísima de los hechos.

Nada más, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Solicito el asentimiento unánime de la Honorable Cámara para insertar, en el Boletín de Sesiones y en la versión oficial, el informe a que ha hecho referencia el Honorable señor Guzmán.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.— No hay acuerdo.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— No hay acuerdo.

El señor GUZMAN.— Señor Presidente, incluso hago indicación para que se inserten ambos informes. Creo que no puede haber ningún señor Diputado que se oponga a que se inserten estos informes.

El señor AQUEVEQUE.— No hay acuerdo, señor Presidente. No tiene objeto.

El señor LOYOLA (Presidente accidental).— No hay acuerdo, Honorable Diputado.

El señor PEÑAFIEL.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PEÑAFIEL.— Señor Presidente, cuando me referí al sumario, muy claramente dije, y lamento que nuevamente no me entendieran los Honorables colegas, que éste había sido aprobado por la unanimidad de los presentes...

El señor CUETO.— No puede haber unanimidad de los ausentes.

El señor PEÑAFIEL.— Estoy aclarando los hechos.

En segundo lugar, durante la discusión de todos los antecedentes que tuvo la Comisión, nunca nos dimos cuenta de que habría oposición, porque generalmente estábamos de acuerdo en el estudio de los antecedentes que íbamos recibiendo.

El señor SALINAS.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor SALINAS.— Señor Presidente, en realidad, el trabajo que ha realizado la Comisión Investigadora del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100, de la Línea Aérea Nacional, ha sido acucioso y detenido, porque esta Comisión ha sido, tal vez, una de las que ha estado mayormente documentada, por la gran cantidad de elementos de juicio con que contó para conocer, en deta-

lle, cada uno de las causales de orden técnico que provocaron este lamentable accidente.

Y antes de referirme especialmente al aspecto técnico del accidente, quiero dejar establecido que la Comisión que esta Honorable Cámara tuvo a bien nombrar, tenía como misión, además de investigar las causales precisas del accidente, estudiar y conocer la situación administrativa creada como consecuencia de las exoneraciones y persecuciones practicadas por la actual administración de la Línea Aérea Nacional.

La Comisión estimó conveniente separar estos dos aspectos. De manera que esta Comisión no ha terminado su labor. En efecto, ya está conociendo y estudiando los antecedentes que se refieren al aspecto administrativo, materia sobre la cual deberá informar a esta Honorable Cámara.

Ahora bien, deseo referirme al informe que la Comisión aprobó por unanimidad de los "asistentes". Creo que es necesario, aclarar este concepto, una vez más.

La Comisión ha estimado que las causales que motivaron el accidente del avión Lodestar 0100 se debieron fundamentalmente a la falla del motor izquierdo y a la pérdida de potencia o falla parcial del motor derecho. Esto fué comprobado a través de los sumarios instruidos tanto por el señor Beytía, como por el señor Barria, cuyos acápite se citan también, en muchos casos, en el informe de la Comisión.

Decimos que la exclusiva falla del motor izquierdo no podía constituir causa fundamental del accidente, por cuanto todos los pilotos que concurrieron a la Comisión prestaron declaración sobre este particular, y estuvieron de acuerdo en que el avión Lodestar 0100 o cualquier avión Lodestar, con un motor en marcha y otro fallado, podía remontarse a una altura regular y podía maniobrar perfectamente bien, cualesquiera que fueran las dificultades que encontrara, incluso, si se toman en consideración las deficiencias topográficas que tiene la pista de aterrizaje de Copiapó.

El señor PIZARRO (don Edmundo).— Esto lo experimentaron los propios miembros de la Comisión.

El señor SALINAS.— Esto, señor Presidente, quedó demostrado también en el vuelo de experimentación que hicieron algunos Honorables colegas de la Comisión, con pilotos de la Línea Aérea Nacional. Además, en el informe mismo de la Comisión, se deja constancia de la declaración del señor Beytía, sobre este particular. Así se dice que el propio agente que negoció para la Línea Aérea Nacional los aviones Lodestar, que es un piloto de experiencia, manifestó y demostró, en la práctica, la facilidad con que podían operar estos aviones, aun cuando les fallara un motor.

Estas razones, señor Presidente, que han sido la consecuencia de una bien acabada investigación, y las declaraciones de pilotos

de la "LAN", que establecieron, taxativamente, el buen criterio, la tranquilidad y la capacidad del señor Palacios, hicieron que la Comisión desestimara la conclusión de que el accidente pudo haberse debido a una falla de pilotaje. Las razones que podrían venir a corroborar esta conclusión de la Comisión son, como ya se ha señalado, la "Hoja de Servicios" del señor Palacios, el hecho de haber efectuado gran cantidad de aterrizajes de emergencia y de haber sido uno de los mejores instructores de la Línea Aérea Nacional. Además, si hay necesidad de corroborar más esta afirmación nuestra, podríamos señalar los requisitos que tanto la "LAN" como la Dirección General de Aeronáutica exigen a los pilotos, en cuanto a su capacidad. Quiero dejar constancia, señor Presidente, de algo que es sumamente importante y que quedó demostrado a lo largo de la investigación realizada por la Comisión. Ella tuvo que enfrentarse ante funcionarios que se sentían cohibidos, limitados y temerosos en sus declaraciones, porque, durante el período en que la Comisión realizó la investigación, todos los funcionarios de la "LAN" sufrieron una abierta y odiosa persecución. Por esta razón, la Comisión hizo presente, y así lo acordó esta Honorable Cámara, la necesidad que había en alejar de sus funciones al Vicepresidente de esta empresa, a fin de facilitar la investigación.

Estos hechos, que estoy señalando, y que constituyen todavía la "vía crucis" que están viviendo los funcionarios de la "LAN", están corroborados con la carta del señor González, señalada por mi Honorable colega, y con muchos antecedentes más que la Comisión podría dar a conocer a la Honorable Cámara.

Antes de terminar estas observaciones, repito que el aspecto administrativo de la Línea Aérea Nacional va a ser informado por la Comisión, una vez que la investigación haya sido terminada. Por último, solicito de mis Honorables colegas que tengan a bien prestar su aprobación al informe que la Comisión ha entregado a la consideración de la Honorable Cámara.

El señor AQUEVEQUE.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor AQUEVEQUE.— Señor Presidente, por la lectura que he hecho del informe de la Comisión, reconozco que ésta ha tenido un trabajo bastante pesado. Pero, después de haberme impuesto de las conclusiones que nos recomienda aprobar, deseo recordar que esta Comisión fué nombrada en sesiones en que se puso en tela de juicio, ante la opinión pública, el prestigio y efectividad de la Línea Aérea Nacional. Precisamente, el Diputado que habla, para evitar que se formara un escándalo sobre esta materia, sin tener todos los antecedentes del caso a la mano, propuso el nombramiento de esta Comisión

y señaló, junto con otros señores Diputados, las atribuciones que ella debía tener.

Debo decir que, de la lectura de las conclusiones que nos recomienda aprobar la Comisión, no sacamos absolutamente nada en claro respecto de si hay o no responsabilidad de alguna persona en los hechos investigados. Dichas conclusiones son las siguientes: "1).— La causa precisa del accidente se debió a falla del motor izquierdo". Se entra en largas consideraciones sobre este particular.

"2).— La Comisión descarta totalmente la posibilidad de que el accidente del Lodestar 0100 se pudiera deber a falla de pilotaje". Se hacen largas consideraciones sobre la eficiencia del piloto.

"3).— La Comisión hace suyos los conceptos contenidos en el considerando 18 de la sentencia expedida por el Fiscal señor Barría, en orden a que debe oficiarse a la Dirección del Tránsito Aéreo en el sentido de que, debido a las condiciones topográficas del terreno que circunda el Aeródromo de Copiapó, deben restringirse las operaciones aéreas en ese campo, limitándolas hasta aviones de cinco toneladas como máximo.

"4).— Al igual que el Fiscal señor Barría (considerando 19) la Comisión llama la atención respecto a la dualidad del sistema de comunicaciones existentes en Copiapó, ya que los aviones de la Línea Aérea Nacional usan un sistema propio instalado en dicha ciudad, y la Fuerza Aérea de Chile usa el suyo instalado en el aeródromo, con distinta frecuencia".

Pero del mismo informe se deduce que la Comisión tuvo antecedentes para estimar si era previsible o no la falla del motor izquierdo; si era previsible o no la falla de los dos motores, porque también existe esa posibilidad; si debió colocarse o no un carburador que necesitaba la máquina; si efectivamente era peligrosa o no lo era una filtración de bencina que, según el informe, se había comprobado: si existió o no imprevisión de los jefes técnicos al permitir el vuelo de la máquina en circunstancias que tenía una orden de reparación pendiente; si el personal subalterno, en razón de los cargos que enunció el Honorable señor Unduraga, es incapaz o poco eficiente para el cuidado y el mantenimiento de los motores, y si, en realidad, faltan jefes verdaderamente responsables y con capacidad suficiente para velar por el buen servicio de la Línea Aérea Nacional. Sin embargo, en el informe nada se dice de esto.

El señor PENAFIEL.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor AQUEVEQUE.— Con todo agrado.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Aqueveque, tiene la palabra Su Señoría.

El señor PENAFIEL.— El segundo considerando del punto 4.º de las conclusiones a que llegó la Comisión dice:

"Con respecto al actual mantenimiento de los aviones de la Línea Aérea Nacional, la Comisión no se pronuncia por el momento

sobre el particular, en espera del estudio detallado que sobre esta materia realizará cuando se aboque a la investigación de la parte administrativa de la Empresa y las relaciones de la Vicepresidencia con el personal".

Voy a explicar por qué no llegamos a las conclusiones que Su Señoría ha anunciado y que me parece que, en realidad, debieron haber constituido parte del informe.

La Comisión no encontró apoyo para alejar de la Vicepresidencia al señor Merino Benítez. En consecuencia, no se pudo llegar a Los Cerrillos con la libertad de acción que era necesaria para conocer todos los antecedentes que pudieron haberse reunido en el terreno mismo, es decir, donde se hace el trabajo de revisión y mantenimiento de las máquinas.

Como ha podido apreciarse a través de la investigación, existen diversos hechos que demuestran que se ha tenido atemorizado al personal, del cual no pudimos obtener ninguna información.

En las propias actas de la Comisión pueden analizarse las declaraciones de los pilotos, que son de una uniformidad tal que parecen calçadas unas sobre las otras. Tanto es así que la Comisión, que tenía el propósito de pedir declaración a unos quince pilotos, se limitó a oír a unos pocos, porque casi todos dijeron lo mismo, con excepción del señor Verdugo.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Aqueveque.

El señor AQUEVEQUE.— Precisamente, señor Presidente, a eso quería hacer alusión.

Desde luego, debemos tener presente que la opinión pública espera, después de las acaloradas discusiones promovidas en la Honorable Cámara a raíz del accidente y del nombramiento de la Comisión, un pronunciamiento nuestro que vaya más allá de las conclusiones a que llegó el sumario administrativo, más allá de lo que arrojó el sumario judicial. El país espera, señor Presidente, que nosotros digamos si consideramos eficientes o no los servicios de la L. A. N., si hay culpables del accidente cuyas causas se investigaron y, si los hay, que se indique quiénes son.

El Honorable Diputado Informante ha afirmado que la Comisión no tuvo facilidades para llegar a ciertos lugares. Eso es lo que debió decir la Comisión. Debí haber dicho que no podía continuar su labor si no se removía a determinadas personas que impedían esclarecer algunos hechos. Nosotros deseamos que se investiguen las causas del accidente no sólo por el prestigio de la LAN, sino porque queremos saber si hay responsables de la muerte de nuestro amigo y camarada, Héctor Montero Soto.

Por eso quiero solicitar no el rechazo del informe sino la postergación de un pronunciamiento sobre él hasta que la Comisión, revestida de los poderes que debe tener, en

posesión de todas las facilidades que necesite para cumplir su cometido, emita su veredicto, sobre el cual deberá pronunciarse en definitiva la Corporación.

Nada más, señor Presidente.

El señor PIZARRO (don Fernando).— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PIZARRO (don Fernando).— Señor Presidente, en el accidente ocurrido al Lodestar 0100, que ha conmovido a la opinión pública, se han producido diversos hechos extraños que en gran medida nos afectan, porque en él perdió la vida uno de nuestros más estimados compañeros: Héctor Montero.

Cuando se produjo el accidente, hubo acalorados debates en esta Honorable Corporación, que indicaron, sin ningún antecedente sumarial, que la responsabilidad definitiva del accidente correspondía al Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, que poco antes había asumido su cargo, señor Arturo Merino Benítez.

Confieso que en esa ocasión nos formamos el juicio de que se trataba de promover, a expensas de un desgraciado accidente, una escaramuza política, destinada a poner al margen de la Administración Pública a un funcionario que contaba con la confianza del Gobierno. Esta fue, señor Presidente, la convicción con que el Diputado que habla empezó a participar en los trabajos de la Comisión Investigadora. Yo creí que, con el mismo criterio con que se había actuado en las deliberaciones precipitadas que se realizaron en la Sala, se iba a actuar en el seno de la Comisión. Pero debo reconocer, con humildad, señor Presidente, que mi opinión primitiva, a medida que fueron avanzando los actos investigatorios, fue modificándose hasta crearme una confianza plena en la buena inspiración de sus miembros. Era muy difícil, en el curso de la investigación, con los antecedentes que se proporcionaron a la Comisión, que hubiera surgido el desdichado propósito de aprovechar estas circunstancias, tan dolorosas para nosotros y tan graves para el país, para poner banderillas al Gobierno.

Reconozco, como ya lo he dicho, que tan pronto comenzó a actuar la Comisión, se advirtió en el ánimo de todos sus miembros una sola y permanente preocupación: dar una respuesta pública sobre lo que estaba en tela de juicio: la eficiencia técnica de la Línea Aérea Nacional.

Se quería conocer exactamente el grado de eficiencia de los servicios de la LAN, y si sus deficiencias —en caso de que las hubiera— se debían atribuir exclusivamente a un funcionario y, más específicamente, al que en esos momentos dirigía la empresa.

Esto era lo que preocupaba a la opinión pública y también a la Comisión, como es lógico suponerlo. La verdad sólo podía surgir de los antecedentes mismos del sumario,

de la investigación acuciosa de los hechos y de los informes técnicos que se acompañaron al sumario. Al participar con todo interés en las labores de la Comisión, al conocer todos los detalles de la investigación y al seguir paso a paso todas las incidencias de la misma, que guiaron los mismos propósitos que se tuvieron en vista al designarla.

Así fue como pude formarme el juicio de que el señor Beytia, el Fiscal que instruyó el primer sumario ordenado por la LAN, había actuado con eficiencia y con acuciosidad, porque su análisis de los hechos y las conclusiones a que llegó tenían tal fuerza lógica, que convencían aún a quien tuviera reservas mentales respecto de su persona.

En síntesis, el criterio que me he formado del accidente, es el siguiente: el avión venía en vuelo desde Antofagasta en condiciones normales; llegó al aeródromo de Copiapó sin indicios de fallas en su funcionamiento: el piloto era un gran funcionario, como lo reconocieron todas las personas que declararon a través de la investigación. Existe el juicio unánime de que el piloto era, probablemente, uno de los más eficientes con que contaba la Empresa, especialmente en aterrizajes de emergencia. Todos estos antecedentes movieron a la Comisión a descartar la posibilidad de un error imputable a la impericia del piloto.

El avión tomó el cabezal de la cancha e hizo las maniobras que son de rigor para probar el funcionamiento de los motores. A los pocos minutos de iniciar el vuelo, el piloto transmitió una comunicación a la torre de mando en que decía que se observaban fallas en los motores y que, por lo tanto, regresaría al aeropuerto.

Para regresar al puerto aéreo, había que realizar, dadas las condiciones del terreno, una maniobra que resultaba natural aún para los pilotos menos expertos.

La única salida que tiene ese aeródromo es por una estrecha garganta hacia el sur. En consecuencia, si a esa altura del vuelo recién iniciado hubiera observado una falla evidente del motor, no puede suponerse que un piloto con tanta experiencia como el que manejaba el avión no hubiera seguido por la garganta para buscar una cancha donde realizar un abarrijaje de emergencia. Es una conjetura razonable que la máquina dobló hacia la izquierda.

Es de suponer, en consecuencia, que la falla que observó el piloto no había producido todavía la paralización de los motores.

Al hacer un viraje "escarpado", como dicen los aviadores, porque iba frente a un cerro muy alto, le falló el motor izquierdo, percance que, según los técnicos que han declarado en la Comisión, incluso el señor Cirilo Halley, era prácticamente fatal. El avión debió caer en ese instante, porque la situación le exigía hacer un ángulo de una curvatura tan pronunciada, que resultaba casi imposible realizarlo.

Sin embargo, salió adelante y se encontró con otro cerro que le obligó a efectuar una nueva maniobra. De ella salió también en inmejorables condiciones, según las declaraciones de todos los que han informado sobre el particular.

¿Qué ocurrió después?

Disponía de más o menos un trecho de 500 metros para tomar la pista. Sin embargo, en toda esta distancia no pudo elevarse a una altura superior a los 90 metros, según han manifestado los testigos oculares.

¿Qué indica esto?

El avión volaba con un solo motor, el piloto conocía bien las condiciones de la cancha en la que había aterrizado hacía pocos instantes, y las condiciones atmosféricas predominantes: había pocas nubes a cierta altura, justamente a la que iba volando.

No es dable suponer que, deliberadamente, el piloto haya volado en tan precarias condiciones.

De esto fluye, como consecuencia natural, que si no pudo volar a más de 90 metros fue debido a que el motor derecho, que debía estar en perfectas condiciones, probablemente por haberle exigido un esfuerzo extraordinario, no tenía la potencia suficiente para elevar el avión.

Las comprobaciones que se hicieron posteriormente para demostrar que un avión Lodestar puede perfectamente volar con un motor parado y elevarse a más de quinientos metros de altura, corroboraron lo que vengo afirmando. Las experiencias que se hicieron tanto en el aeródromo de Copiapó como en el Aeropuerto de Los Cerrillos, demostraron que un avión con un motor fallado, con la misma carga y con la misma estiba, podía elevarse a una altura de cuatrocientos metros. Si no se elevó a quinientos metros, se debió a una falla que no permitió colocar la hélice en "bandera" y fue por eso que sólo alcanzó a cuatrocientos metros de altura.

En consecuencia, las conclusiones a que llegó la Comisión, en el sentido de que la causa del accidente ha tenido que ser la falla súbita del motor izquierdo y probablemente la falla total o parcial del motor derecho, son lógicas y se explican. Por lo tanto, no se puede decir, como lo ha sostenido el Honorable señor Guzmán, que la Comisión haya actuado con espíritu preconcebido, aceptando las conclusiones a que llegó el señor Beytia en desmedro de las del señor Barria. Por lo demás, no son tan distintas unas de otras. La única diferencia, como lo apunta el informe de la Comisión, es que mientras el señor Beytia afirma categóricamente que el accidente se debió a un desperfecto del motor izquierdo y a un aprobable falla total o parcial del motor derecho, el señor Barria, en cambio, lo atribuye a las malas condiciones de la cancha. En seguida, habría sobreestimado el análisis de los restos del avión. En cambio, el señor Beytia, con muy buen juicio, desechó estas con-

sideraciones, porque la violencia misma del accidente prácticamente no permitía reconstituir las piezas del motor y porque, además, la falta de vigilancia adecuada en el sitio del accidente, permitió que numerosos curiosos llegaron hasta ahí y trataran de hacer motivo de trofeo cada una de las piezas más importantes del avión. En consecuencia, el no haberle atribuido importancia a los restos que quedaron del avión, me parece obvio y atinado.

Lo único que en este asunto está un poco vidrioso, y sobre lo cual yo tenía ya un espíritu preformado al empezar la investigación, es aquello de creer que el Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional pudiera obstaculizar la investigación no con espíritu (que no quiero suponerlo) dañino para el país, sino que con criterio errado en cuanto a lo que debe ser el celo funcionario para mantener el prestigio de una institución.

Oí las extensas explicaciones y las vehementes declaraciones que en esta Sala hizo el Honorable señor Undurraga Correa, cuando se trató este asunto. Lo creí apasionado y exagerado en sus apreciaciones acerca del carácter de la persona del señor Merino Benítez y, realmente, me pareció que aquí sí que estaba la falla de la Comisión Investigadora, pues iba a actuar con el espíritu preconcebido de lanzar piedras en contra de un funcionario que probablemente fuera eficiente y que no tuviera el ánimo que se le suponía.

Digo esto, señor Presidente, porque quiero aprovechar esta oportunidad para expresar que, en el curso de esta investigación, tuve la ocasión de cambiar de idea con respecto al carácter del señor Merino Benítez. Y lo traigo a colación porque, en el seno de la Comisión Investigadora, el único que no sabía lo que el señor Merino había expresado sobre la persona del Diputado que habla, miembro de esa Comisión, era precisamente yo.

El Honorable señor Undurraga tuvo la gentileza de hacerme saber algunos hechos, que posteriormente pude comprobar por otros conductos, en los cuales el señor Merino Benítez quiso basarse para colocarme en una situación desventajosa en el seno de la citada Comisión, haciéndome aparecer como moralmente descalificado para actuar en ella.

¿A qué se debía esto, señor Presidente? A un incidente totalmente casual, en el que no hubo el menor asomo de mala fe de mi parte y cuyas proyecciones no creí que hubieran podido llevar al señor Merino Benítez al ángulo a que lo llevaron.

Un día que venía al Congreso para participar, como de costumbre, en una de las sesiones de esta Honorable Cámara, fui llamado por un compañero de mi partido, quien, con un pie en la pisadera de su automóvil que estaba en marcha, me solicitó que lo acompañara a la Línea Aérea Nacional para arreglar un problema con uno de sus fun-

cionarios. Yo no sabía que las oficinas de la Línea Aérea Nacional estuvieran en Los Cerrillos. Me pareció, pues, raro que quisiera llevarme en automóvil a la que yo suponía una distancia de sólo dos cuadras. Cuando ya estaba en el coche, le pregunté por qué me llevaba en automóvil a una oficina ubicada tan cerca del Congreso y me explicó que no íbamos a la agencia comercial, sino a las oficinas, las que estaban ubicadas en Los Cerrillos.

Le pedí entonces que me explicara los motivos que lo llevaban hasta allá. Me manifestó que necesitaba una audiencia con un funcionario, por lo que quería que lo acompañara un Diputado del Partido. Todavía no sabía que era el Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional el personaje con el cual quería hablar. Lo acompañé, porque ya estaba en el automóvil, sin reparar que alguna inhabilidad podía afectarme para realizar cualquiera clase de gestión, por el hecho de ser miembro de la Comisión Investigadora.

En el camino, supe que deseaba hablar con el Vicepresidente de la LAN para pedirle que hiciera efectiva la promesa de conseguirle la concesión del casino del Aeropuerto de Antofagasta. Le expresé que me negaba a intervenir en gestión alguna en su favor por el hecho de ser integrante de dicha Comisión. Ante mi firme posición, me pidió que solamente lo hiciera pasar al gabinete del señor Merino, sin hacer absolutamente nada en su beneficio.

Lo hice, con disgusto; pero cumplí el encargo. Obtuve la entrevista y entramos juntos a la oficina del Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional. Allí, mi acompañante expresó la petición que acabo de relatar. La réplica que le formulara el señor Merino Benítez me pareció plausible, a tal punto que mi única intervención se redujo a tratar de dejar en claro mi propósito en el sentido de que no participaría en la petición de mi compañero de Partido, porque dependía de la resolución del sumario que se instruíra contra la persona que, en ese momento, poseía el cargo de administrador del casino del Aeropuerto de Antofagasta. Fui yo mismo quien le dijo que no consideraba procedente su petición, la cual, desde luego, no patrocinaba en ningún sentido, puesto que no había antecedentes de que correspondiera la destitución de aquel funcionario. Fue toda la entrevista.

Al terminar, el señor Merino Benítez me retuvo y me preguntó si era miembro de la Comisión Investigadora. Ante mi respuesta afirmativa, me expresó que le había llegado una petición para que enviara los antecedentes del sumario instruido por el señor Beytia, y que no pensaba mandarlos. Le manifesté que consideraba desatinada esta decisión, porque si bien la Comisión —por lo que había observado— no tenía espíritu preconcebido en su contra, aun cuando originalmente pudo haberlo en el seno de esta Honorable Cámara, ella estimaría dudosas

las razones que pudiera aducir el señor Vicepresidente para negarse a mandar dichos antecedentes.

Después, me preguntó cuáles podrían ser las conclusiones de la Comisión.

Le expresé que, por ser miembro de dicha Comisión, no podía dar dato alguno, pues, el sumario era reservado; pero le agregué que lo que queríamos era simplemente poner a salvo el prestigio de la Línea Aérea Nacional, dando una respuesta clara, serena y razonable a las angustiosas preguntas que se hacían en el público sobre el mal o buen pie en que se encontraba esa institución y que en este sentido, como él era Vicepresidente, debería ser el principal colaborador para que el buen nombre de este servicio quedara a salvo.

Esa fué toda la entrevista y terminó más o menos después de veinte minutos de conversación. Ella fué motivo para que el señor Vicepresidente declarara que mi actitud, al acompañar a un correligionario en la misión a que me he referido, tenía por finalidad la de extorsionarlo y que yo habría estado en su gabinete para presionarlo como miembro de la Comisión Investigadora, a fin de que destinara a este compañero nuestro al Aeropuerto de Antofagasta, como concesionario.

Este es un hecho falso, absolutamente falso, del cual podría dar testimonio la propia secretaria del señor Vicepresidente, que estuvo presente durante algunos momentos de la entrevista, si tuviera la independencia necesaria para decir lo que escuchó.

Traigo a colación estos antecedentes sólo para demostrar que no le han faltado razones al Honorable señor Undurraga cuando ha dicho que el señor Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional es un personaje de carácter temperamental, discoloro, y que no tiene tropiezo alguno en enlodar a quien le parezca, si ello conviene a sus intereses.

Hice el alcance oportuno en el seno de la Comisión Investigadora, y aún más, los Honorables Diputados miembros de ella que están aquí presentes, recordarán que pedí se aceptara mi renuncia como miembro de la Comisión, por el hecho de que no podía, en ese momento, demostrar que eran falsas las afirmaciones del señor Merino Benítez y que deseaba tener independencia para impugnarlas.

La Comisión rechazó esta petición y por eso seguí actuando dentro de ella. De todo ello, se puede inferir que, objetar la forma en que se ha llevado el sumario, es pecar de sospechoso.

Hubo amplia libertad para que todo el mundo concurriera a la investigación y se dio amplia publicidad a todos los actos que se llevaron a cabo; en consecuencia, no puede decirse que el informe del señor Beytía fuera el que concurrió a formar el juicio de la Comisión; pero, personalmente, estimo que esta Comisión pudo llegar a resultados mucho más positivos si, con un afán que no

comprendo, el señor Merino Benítez no hubiera entorpecido el curso de la investigación con medidas como las que tomó para obligar, o tratar de obligar, al señor Beytía a que rectificara su informe, y para obtener declaraciones certificadas de funcionarios a los cuales interrogamos en el Aeropuerto de Los Cerrillos.

Mis Honorables colegas recordarán que, en esa ocasión, el señor Lopehandía se presentó a declarar y empezó manifestando que no le constaban los hechos sobre los cuales declaraba; que sólo los conocía por lo que le había referido el señor Cirilo Halley. Todas sus afirmaciones coincidían en hacer apreciaciones que indicaban que el accidente se debía a fallas del material. Mientras se practicaba el vuelo sobre el aeródromo de Los Cerrillos, tuve ocasión de interrogar al Ingeniero señor Ortiz, quien ponía mucho énfasis en afirmar que la falla del piloto habría sido la de no seguir por la garganta de los cerros cuando vió que le fallaba el motor. Le pregunté al señor Ortiz si sabía positivamente que, en el momento en que se notó la falla de los motores, había posibilidad de maniobrar en línea recta; el señor Ortiz tampoco conocía este antecedente e, indudablemente, estaba opinando con un espíritu que le había sido imbuído por intereses de orden administrativo. Además, el señor Ortiz hacía afirmaciones categóricas sobre hechos que no había conocido. ¿Qué indicaba eso? Lo mismo que había ocurrido poco antes, cuando al señor Beytía se le impidió llegar en los días inmediatos al accidente al sitio mismo donde éste había ocurrido, para examinar personalmente las piezas de los motores que habían quedado dispersas. Esto está indicando que, si la Comisión estuvo imposibilitada para llegar a conclusiones que pudieran dar más amplia satisfacción a todos los sectores de la Honorable Cámara, fué precisamente porque el señor Merino Benítez lo impidió.

Por mi parte, no me explico las razones que haya podido tener para proceder en esta forma. Si una de ellas es la vanidad de mantener incólume el prestigio de un servicio que le fué entregado a su cuidado, estimo que lo entiende mal, porque la Comisión no ha estado haciendo otra cosa que buscar, a través de una clara investigación, la causa de los hechos ocurridos, precisamente para que quedara incólume el prestigio de la Línea Aérea Nacional.

Por las razones anteriores, señor Presidente, los Diputados de mi partido apoyarán el informe, porque tenemos el convencimiento de que la Comisión investigó con absoluta imparcialidad los hechos y porque sus conclusiones —que podrían considerarse limitadas, en cierto sentido— son las únicas a que ha podido llegar, debido al afán de obstaculizar que sistemáticamente se observó de parte del Jefe del Servicio que se investigaba.

Nada más, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Ofrezco la palabra.

El señor UNDURRAGA.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, cuando se produjo el accidente del avión Lodestar 0100, en Copiapó, se promovieron en esta Honorable Cámara largos debates; más que eso, apasionados debates.

El Diputado que habla formuló en esa ocasión diversos cargos de extraordinaria gravedad a las autoridades de la Línea Aérea Nacional y expresó y reiteró, contrariamente a lo que pensaban algunos Honorables colegas, su opinión en el sentido de que el prestigio de las instituciones no se defendía ocultando las cosas malas.

Manifestó asimismo que aquí no se trataba de desprestigiar a un servicio del Estado, como la Línea Aérea Nacional, sino que de poner las cosas en su debido terreno, de hablar con claridad y de buscar las responsabilidades inherentes a un hecho tan desgraciado como éste, porque de esta investigación y del establecimiento de estas responsabilidades, dependería el prestigio de un servicio público. Y agregó que no se ganaba nada, que era errónea la pretensión de conservar el prestigio de la Línea Aérea Nacional, tendiendo poco menos que una cortina de humo sobre las posibles causas del accidente de Copiapó. Esto motivó, como dije, largos y apasionados debates, e incluso, al Diputado que habla se le formularon los más diversos cargos. Se llegó a decir que estaba falseando los hechos, pero después se demostró que lo que había afirmado era efectivo y que correspondía a la realidad. Y, finalmente, se designó la Comisión Investigadora, cuyo informe conoce en estos momentos la Honorable Cámara.

El señor BENAVIDES.— ¿Me permite una pequeña interrupción, Honorable colega?

El señor UNDURRAGA.— Con todo agrado; siempre que sea breve.

El señor BENAVIDES.— Muy breve, Honorable colega.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Undurraga, tiene la palabra el Honorable señor Benavides.

El señor BENAVIDES.— Señor Presidente, el Honorable colega ha manifestado que hubo discrepancia, en cuanto a que algunos parlamentarios, frente al accidente mismo, no se habrían mostrado partidarios de que se investigaran las causas de este suceso y de que se diera a conocer a la opinión pública la realidad de lo que había ocurrido.

Quiero recordar al Honorable colega, y esto se puede comprobar fácilmente leyendo las actas de las sesiones correspondientes, que la diferencia de criterio residía en lo siguiente. Nosotros sostuvimos que, antes de lanzar cargos no comprobados por una investigación nuestra y producir un escándalo

público, era preferible estudiar con seriedad el asunto en sesiones especiales y designar una Comisión Investigadora de las causas de este accidente.

Esta fué la discrepancia que hubo y no la que pretende afirmar el Honorable colega señor Undurraga, en el sentido de que habría existido interés de tender una especie de "cortina de humo", frente a este hecho, para defender, así, a la Línea Aérea Nacional.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— ¿Ha terminado sus observaciones el Honorable señor Benavides?

El señor BENAVIDES.— Sí, señor Presidente.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Celebro que se aclaren estas discrepancias, señor Presidente, sobre todo ahora que se conocen los antecedentes. Pero tengo la seguridad de que si no hubiera sido por la actitud enérgica de algunos señores Diputados, al haber denunciado algunos hechos graves relacionados con esta materia, nunca se habría llegado a designar una Comisión Investigadora ni se habrían podido establecer las responsabilidades que, necesariamente, van a aparecer a raíz de esta investigación.

Comparto la opinión de mi Honorable colega el señor Aqueveque, en el sentido de que el informe de la Comisión Investigadora es incompleto, y creo que lo es porque la Comisión no ha contado con algunos elementos de juicio que son de suma importancia y que le han sido negados sistemáticamente. Además, estimo que se podría haber incluido en el informe otros antecedentes que estén en poder de la Comisión y a los que me voy a referir con posterioridad.

Pero volviendo al problema que ocupa la atención de la Honorable Cámara, debo decir que es conveniente aclarar bien los términos del debate. Al tratar de establecer si ha habido o no responsabilidad en estos hechos, esta Honorable Corporación no ha hecho otra cosa que fiscalizar a fondo un asunto de extraordinaria gravedad y trascendencia. Y, actualmente, no se puede decir que haya ni apasionamiento ni espíritu preconcibido. Los hechos y la documentación puestos a disposición de la Comisión Investigadora son suficientemente elocuentes para hacer una afirmación, afirmación que consiste en que la Línea Aérea Nacional está mal dirigida y que su mantenimiento no guarda las proporciones que debe observar para cautelar debidamente los intereses y la vida de los pasajeros que vuelan en sus aviones. Porque esto de cautelar la vida de las personas que utilizan los servicios de una compañía de navegación aérea admite muchas gradaciones y el coeficiente de seguridad admite, también, muchas escalas. Es así como puede existir un coeficiente de seguridad ciento por ciento, como puede haber un

coeficiente de seguridad bajísimo. Y en esa oportunidad yo sostuve que este coeficiente de seguridad de la Línea Aérea Nacional había descendido; y aún más, anticipé que sería poco menos que imposible establecer como resultado cierto y en forma precisa la causa que motivó el accidente del Lodestar 0100; pero también agregué que nosotros podríamos sacar conclusiones y que era necesario prevenir.

¿Qué ha ocurrido, Honorable Cámara, con motivo de estos hechos?

Inmediatamente de producido el accidente del Lodestar 0100 se instruyeron dos sumarios: la Línea Aérea Nacional designó a un fiscal administrativo para que hiciera un sumario con ocasión de este accidente, eligiendo a uno de sus Comandantes, más distinguidos, a don Alberto Beytía, cuyas calificaciones me atrevo a decir que son grandilocuentes, quien ha pasado por todos los cargos de responsabilidad que puede tener un tripulante en la Empresa, y, por otro lado, el Juzgado de Aviación ordenó instruir un sumario judicial que estuvo a cargo del señor Barria.

Pero, con posterioridad, se ha venido a confirmar lo que entonces se dijo en esta Honorable Cámara: que de estos sumarios nunca podría salir la verdad escueta, salvo en cuanto a que nadie iba a poder hacer la afirmación temeraria que hizo el Vicepresidente de la Empresa en esa época y que después la repitió torpemente, como voy a demostrarlo, el Gerente Técnico de Operaciones, señor Fernández, en un informe, en el sentido de que el accidente se debió a una falla de pilotaje.

En la mente de todos los que conozcan estos antecedentes, debe de quedar la idea de que él se debió a fallas de material, fallas de material respecto de las cuales hay que tomar toda clase de precauciones, y no sólo las corrientes que se adoptan en las empresas de transporte, sino que es necesario tomar precauciones que correspondan a las que deben adoptarse en una empresa de navegación aérea.

¿Y por qué se dijo entonces que no se podría conocer la verdad escueta, la verdad pura y simple?

Y al referirme a este aspecto, no deseo entrar a calificar intenciones; porque, con buena o mala intención, los que tenían la responsabilidad de la conservación del material y la previsión de estas fallas, fueron los que actuaron directamente en el terreno inmediatamente de ocurrido el accidente. Fueron ellos los que recogieron y revisaron las partes vitales, antes que intervinieran los fiscales señores Barria y Beytía.

El Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional, señor Merino Benítez, ni siquiera permitió al señor Beytía investigar en la maestranza las fallas del Lodestar 0100. Y esta no es una afirmación caprichosa del Diputado que habla, esto consta de las actas de la Comisión. En efecto, el señor Beytía,

que inmediatamente de iniciada la investigación trató de averiguar todo lo relacionado con el caso del Lodestar, dice así:

"Para estos efectos, me trasladé al sitio mismo y estuve constituido dos días allá, no tres días, reuniendo el mayor número de antecedentes y con la intención de seguir haciendo una serie de investigaciones que eran naturales en este sumario. A raíz de que yo estaba haciendo investigaciones en Maestranza, el Vicepresidente Ejecutivo, señor Merino, me llamó y me dijo que él no deseaba que yo continuara haciendo esta clase de investigaciones, porque, en su opinión, esto salía del terreno de mi investigación. Yo le dije que mi intención era investigar todo aquello que tuviera relación únicamente con el material Lodestar y que, en ningún caso, haría investigaciones respecto de otras cosas que se relacionaran con la Maestranza en general.

"A pesar de todo, me dijo que él me ordenaba que yo no me metiera más en la Maestranza".

Hay constancia en el informe de la Comisión de estos hechos y hay constancia, además, que las piezas vitales, como eran las llaves de paso de la bencina, como eran los carburadores, fueron retirados del sitio del accidente por el ingeniero señor Ortiz de la Línea Aérea Nacional y por el señor Arredondo. Y como si esto fuera poco —porque yo he manifestado que la investigación es insuficiente hasta el momento— he podido imponerme de que en un proceso seguido por un Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago a don Marcial Arredondo Lillo, por desacato a un parlamentario, el señor Arredondo, para demostrar su preocupación por el accidente, declaró que había concurrido de inmediato al sitio del suceso a Copiapó con el ingeniero señor Ortiz, y que habían procedido a revisar y recoger las piezas del avión para examinarlas en la maestranza de la LAN. Y de esto, ni el Fiscal señor Beytía, ni el Fiscal señor Barria, tuvieron conocimiento; no intervinieron, por lo tanto, en forma alguna.

Aún más, cuando el Fiscal señor Beytía llegó a determinadas conclusiones, el señor Merino Benítez le devolvió el sumario con anotaciones que tengo en mi poder y que no quiero repetir para no cansar a la Honorable Cámara. En todo caso, están a disposición de los Honorables colegas. Todas estas anotaciones, que son absurdas y caprichosas, ¿con qué fin se hicieron? Se hicieron con el objeto de desvirtuar lo que sostenía el Fiscal, esto es, que, a su juicio, el accidente se debía a falla del material y no a falla de pilotaje. Es necesario recordar, una vez más, que estos accidentes no puede tener sino estas dos causas: se deben a falla de pilotaje o a falla del material. Esto es, falla el hombre o falla la máquina.

En un comienzo se pretendió decir que hubo falla de pilotaje, en forma desleal para la memoria del piloto Palacios y de su

copiloto. El señor Adalberto Fernández, Gerente interino de operaciones, lo dice en este informe que se encuentra agregado al sumario, en el cual hacen, en ocho páginas, numerosas observaciones al Fiscal señor Beytia, para demostrarle que no supo instruir sumario y que el que instruyó es erróneo. Este documento, Honorable Cámara, no pudieron hacerlo suyo ni el Fiscal señor Beytia ni el Fiscal señor Barria. Posteriormente, no han podido darle curso legal, si puede decirse así, porque la falla de pilotaje le significaba a la LAN tener que cargar de inmediato con las responsabilidades pecuniarias en el juicio civil que le han entablado las familias de las víctimas.

Por eso, esta deslealtad han tenido que pagarla muy cara; tuvieron que echar pie atrás, para después llegar a esta declaración anodina: "Señoras, falló el avión, a juicio del señor Barria, por razones topográficas; y a juicio del señor Beytia, que me merece mayor fe que el señor Barria como profesional, porque tiene muchísimas más horas de vuelo y más experiencia, a causa de fallas del material. No se pronuncian ellos más a fondo; la Comisión tampoco pudo hacerlo, porque, como dije..."

El señor BENAVIDES.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor UNDURRAGA.— ...la verdad no era ya posible conocerla, por cuanto los elementos de juicio que tenían que examinar los Fiscales habían sido intervenidos, o más bien dicho, en ellos se habían inmiscuído, digámoslo así, otras personas...

El señor BENAVIDES.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor UNDURRAGA.— Siempre que sea breve, no tengo inconveniente.

El señor BENAVIDES — Seré muy breve; por lo demás, lo hemos escuchado con mucha atención y todos tenemos derecho a hacer las interpelaciones del caso.

Creo haber oído decir claramente a Su Señoría que los dos informes de los Fiscales señores Beytia y Barria no habrían expresado, a su juicio, la verdad de los hechos. Si le he entendido bien, quiere decir que Su Señoría pone en duda la idoneidad profesional de los dos Fiscales, y esto es ya considerar las cosas desde otro punto de vista, sobre el cual en estos momentos, el Diputado que habla no está en condiciones de hacer un análisis con mayor propiedad técnica.

Por eso, me agradecería que el Honorable Diputado precisara estos conceptos, porque espero haberle entendido mal.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Siento que el sistema nervioso del Honorable señor Benavides le impida escuchar con atención todo el desarrollo de mis observaciones, sobre esta materia. Estoy, precisamente, explicando lo referente a los dos dictámenes de los Fiscales. Si comienza a interrumpirme por an-

ticipado, seguramente no va a encontrar esta sola contradicción, sino diez, porque, antes de sacar mis conclusiones, Honorable colega, tengo, necesariamente, que dar a conocer los hechos, lo que tengo a la vista y a mano, esto es, los informes.

Ruego, por lo tanto, al Honorable Diputado que tenga un poco de calma para escuchar mis observaciones.

El señor BENAVIDES.— Con el mayor gusto. Y puedo decir a Su Señoría que he observado mucha más tranquilidad que otros Honorables Diputados.

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, no puedo conceder nuevas interrupciones, porque me queda muy poco tiempo.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Honorable señor Benavides, el Honorable señor Undurraga no desea ser interrumpido.

Puede continuar Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— Como decía, señor Presidente, la verdad absoluta, la causa precisa del accidente, no es posible que aparezca en los dos dictámenes.

Y entonces surge esta verdad inconclusa: se trata, en este caso, de una falla de material. Pero, ¿por qué se produjo ésta? ¿Porque había una pieza cuya reparación estaba pensándose? ¿Por qué falló ese carburador que no había sido arreglado? ¿Por qué falló el encendido? Eso es posible.

Existe, sí, un antecedente que hace dudar. Este avión tenía una orden de trabajo pendiente sobre el carburador, y el accidente se debió a falla material.

Entonces, en la imposibilidad de establecer esa responsabilidad, que ya sería de distinta índole, porque tendría carácter criminal, es conveniente fijar otra: la responsabilidad funcionaria, la responsabilidad de los que dirigen y están a cargo de la parte ejecutiva de la empresa de aeronavegación comercial y que, en un momento dado, no han tomado el ciento por ciento de las precauciones para asegurar el vuelo.

Evidentemente, hay un hecho imprevisto, al cual no es posible resistir: el caso fortuito. Pero, dentro de lo previsible, creo y sigo sosteniendo, y lo voy a demostrar con documentos, que no se tomaron todas las precauciones.

En la LAN, y entiendo que por disposición del Vicepresidente Ejecutivo, señor Merino Benítez, se llevaba, en forma muy secreta, un estado de las fallas diarias de los aviones. Sólo lo conocían el Vicepresidente de la institución y dos o tres "iniciados".

Afortunadamente, por una circunstancia casual, esta carpeta de antecedentes que tengo a la mano le fue enviada al Diputado que habla, Consejero de la Línea Aérea Nacional. Por mi parte, me apresuré a ponerla a disposición de la Comisión Investigadora. Aquí pueden observar los Honorables colegas, cómo el mantenimiento de los aviones no era ciento por ciento eficiente y cómo el Lodes-

tar 0100 tuvo numerosas fallas, que se podían registrar de un vuelo a otro y que no se arreglaban de inmediato.

Además de esta carpeta de antecedentes, que está en poder de la Comisión investigadora, llegó también al seno de la Comisión un sumario, sobre el cual vale la pena detenerse, que fue instruido con motivo de la falla del Douglas 010, el día 16 de junio de 1953. Señor Presidente, al día siguiente del accidente ocurrido en Copiapó, salieron en el Douglas 010 el Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa, Ingenieros y altos funcionarios, a fin de constituirse en el sitio correspondiente. Este avión iba piloteado por el Instructor Jefe de la Empresa. Pues bien, este avión, en que viajaba el señor Vicepresidente, estuvo a punto de tener un accidente fatal en Vallenar. Tuvo una falla de tal gravedad que fué necesario dejarlo en esta ciudad. Aterrizó de emergencia y la comitiva debió trasladarse a otro avión.

¿Qué había ocurrido con este avión en que viajaba el señor Vicepresidente de la Empresa, Ingenieros y las más altas autoridades de la institución? Se había entregado el arreglo de los estanques de bencina y la unión de las cañerías del avión a un individuo que no tenía quince días como ayudante-mecánico, el que, por supuesto conectó mal las cañerías...

2.—SESION ESPECIAL.— INDICACION.

El señor MIRANDA (don Hugo).— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor UNDURRAGA.— Con mucho gusto, Honorable colega.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Undurraga, tiene la palabra Su Señoría.

El señor MIRANDA (don Hugo).— Señor Presidente, ya está por terminar la presente sesión. Pues bien, como hay varios señores Diputados que desean intervenir en el debate con el fin de aclarar todo lo relacionado con este accidente, pido a la Mesa que recabe el asentimiento de la Sala, con el objeto de que la Honorable Cámara acuerde celebrar una sesión el día miércoles de la próxima semana, de 19.30 a 21.30 horas, para poner término al debate sobre esta materia.

Muchas gracias, Honorable colega.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Solicito el asentimiento unánime de la Sala para proceder en la forma indicada por el Honorable señor Miranda, don Hugo.

Acordado.

3.—ACCIDENTE OCURRIDO AL AVION LODESTAR 0100 DE LA LINEA AEREA NACIONAL.—INFORME DE LA COMISION ESPECIAL INVESTIGADORA.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

Advierto a Su Señoría que sólo le quedan tres minutos.

El señor UNDURRAGA.— Como decía, señor Presidente, en este sumario sobre lo ocurrido al Douglas 010 se establece fehacientemente que existe una situación de irresponsabilidad...

El señor GUZMAN.— ¿Me permite, Honorable colega?

El señor LOYOLA (Presidente accidental).— Honorable Diputado, ya el Honorable señor Undurraga ha manifestado su deseo de no ser interrumpido.

El señor UNDURRAGA.— En estas condiciones, o sea, cuando se trataba de realizar un servicio especialísimo, se envía una máquina —que, como se dice también en este sumario, es la que corrientemente hacía el servicio a Punta Arenas— con una falla de esta naturaleza.

Voy a leer a la Honorable Cámara algunas declaraciones que son extraordinariamente interesantes...

4.—FUERO SINDICAL.— PRORROGA DEL PLAZO REGLAMENTARIO PARA DISCUTIR ESTE PROYECTO DE LEY.

El señor MALLET.— ¿Me permite una pequeña interrupción, Honorable colega? No deseaba molestar a Su Señoría, pero faltan sólo dos minutos para el término de la sesión y quiero hacer una petición a la Honorable Cámara que requiere su asentimiento unánime.

El señor UNDURRAGA.— Como no.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Con la venia del señor Undurraga, tiene la palabra Su Señoría.

El señor MALLET.— Señor Presidente, el día lunes próximo vence el plazo reglamentario del proyecto con "suma urgencia", sobre fuero sindical. Por ello, me permito rogar al señor Presidente se sirva solicitar el asentimiento unánime de la Honorable Cámara para prorrogar este plazo reglamentario hasta el día martes próximo, con el objeto de que dicha iniciativa sea discutida y votada en la sesión de ese día, en lugar del lunes. De esta manera nos evitamos celebrar una sesión especial este último día.

El señor CORREA LETELIER.— Son los inconvenientes de la "suma urgencia".

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Solicito el asentimiento de la Sala para proceder en la forma indicada por el Honorable señor Mallet.

Acordado.

5.—ACCIDENTE OCURRIDO AL AVION LODESTAR DE LA LINEA AEREA NACIONAL.— INFORME DE LA COMISION ESPECIAL INVESTIGADORA.

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Como decía, señor Presidente, en este sumario por fallas del Douglas 010, existen algunas declaraciones en las cuales vale la pena detenerse unos momentos.

En efecto, a fojas 39 de este sumario, el que ha estado a disposición de la Comisión, declara el señor Luis Agurto Luna, mecánico 3.º, del grupo Lodestar de la Maestranza de la Empresa, y dice:

“Entré como aseador y permanecí en esa actividad aproximadamente un año. Luego hice un curso de mantenimiento de DOVE-DH de dos meses que no se alcanzó a terminar y desde allí pasé a trabajar como ayudante de mecánico de De Havilland en

mantención. Estuve en esta actividad cuatro o cinco meses; desde allí fui trasladado al Grupo de Mantención de Lodestar sin haber hecho curso en este material. Allí he permanecido hasta hace aproximadamente 15 días en que, hacer curso de material, fui trasladado al Grupo Martín de Mantención...”

El señor LOYOLA (Presidente Accidental).— ¿Me permite, Honorable Diputado? Ha llegado la hora; se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 21 horas y 30 minutos.

CRISOLOGO VENEGAS SALAS,
Jefe de la Redacción de Sesiones.