

El accidente del DC-3 de LAN Chile en 1961

Un caso de negligente falla humana



Jaime González Colville
Academia Chilena de la Historia

El accidente del LAN-210, un modelo Douglas bimotor, ocurrido la noche del lunes 3 de abril de 1961 en la precordillera de Linares, causó conmoción en el país y lo mantuvo expectante durante varios días. Lo anterior tuvo el aliciente de encontrarse en su pasaje parte del equipo de honor del Club Green Cross, que abordó en Temuco e integrado por conocidos y apreciados jugadores. Sin embargo, una vez encontrada la aeronave, sin sobrevivientes, y en cuyo rescate tuvo notable protagonismo el personal de la Escuela de Artillería de Linares, al mando del Coronel Juan Bancalari, vino la etapa de establecer las causas del trágico acontecimiento. El fiscal de aviación, abogado Julio Tapia Falk, quien tuvo a cargo el sumario respectivo, investigó minuciosamente durante su proceso las condiciones y manejo técnico que debía tener una máquina de estas condiciones. A ello se agregó la llegada a Chile de ingenieros norteamericanos de la empresa Douglas, fabricantes del aparato, por cuanto ese modelo era en extremo seguro, versátil y maniobrable y había dado pruebas de sus notables características en otros difíciles escenarios.

Se estableció que la causa basal del trágico hecho fue la inobservancia técnica de las exigencias de la nave: no podía volar en ambientes extremos de bajas temperaturas, por cuanto era previsible el congelamiento de las alas y hélices. Todo ello, además de estar en los manuales del avión, fue reiterado por la empresa fabricante al vender la partida de DC-3 (dos hélices) y DC-6 (cuatro hélices), a la línea área del país. Pero se hizo caso omiso de la norma



El LAN DC-3 210, accidentado frente a Linares, poco antes de despegar de Temuco.



El piloto Silvio Parodi, experimentado aviador que no pudo evitar la tragedia.



Capitán Washington García Escobar, quien dirigió el rescate del LAN 210, más tarde intendente de la Región del Maule. Tuvimos una larga conversación con él sobre este tema.

El lunes 3 de abril de 1961, el avión LAN Douglas DC-3 210, bimotor, del vuelo N°621, que despegó desde Castro a las 17.15 horas, con destino Santiago, perdió contacto con la torre de control de Cerrillos mientras volaba a la altura de Los Ángeles, con 21 pasajeros y cuatro tripulantes. El 4 de abril la prensa del país y el extranjero, informaron que se desconocía el paradero de la máquina, que debía haber arribado a la capital a las 21.00 horas. El aparato realizó la última parada en Temuco a las 18.20 horas. Poco después, el piloto Silvio Parodi informó a la torre de control, según se dijo, que el viaje era normal y sin inconvenientes. Conforme las referencias técnicas, la aeronave perdió su autonomía, es decir, su combustible, a las 23.00 horas, a partir de lo cual se le declaró en emergencia.

Instantes después de verificado el retardo del vuelo, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo de la Fuerza Aérea de Chile inició la tarea preliminar, intentando ubicar al aparato en un eventual aterrizaje forzoso en algunos de los aeropuertos de su ruta. En conversación con la prensa, el teniente de la FACH, Carlos García, informó que el piloto del avión LAN había comunicado a la torre de Cerrillos de la existencia de hielo en el fuselaje del avión, "sin especificar si ello afectaba las alas o hélice". Este mensaje lo dio en el último contacto radial de las 19.10 horas cuando, como se dijo, volaba a la altura de Los Ángeles. Además el comandante precisó que desde ese instante seguiría el vuelo mediante instrumental.

SIGUE EN LA PÁGINA 14 ►

◀ VIENE DE LA PÁGINA 13



Restos del DC-3 de LAN Chile.



Otra vista del DC-3, llamado el pequeño coloso de los aires.

La opción del aeródromo de Cauquenes

En esta etapa de la búsqueda, se volvió al último contacto del piloto Silvio Parodi, del cual se dio una versión parcial en un primer momento, donde solicitaba autorización para abandonar la ruta central y desviarse hacia la costa, debido a la acumulación de hielo en alas y hélices. En Cauquenes existía el aeródromo de El Boldo, inaugurado en 1941 y que era operable por bimotores LAN.

El aeródromo El Boldo estaba, en consecuencia, en las cartas de navegación de los pilotos de LAN como eventual alternativa ante una emergencia y, desde luego, lo conocía el comandante Parodi. Pero, en las noches, las luces se apagaban, por lo que no era posible ubicarlo. El periódico "La Verdad" de Cauquenes hizo notar, en los días del accidente, que tal vez, de haber estado iluminado, aquella pista pudo servir para el aterrizaje de emergencia del DC-3.

La intervención del coronel Juan Bancalari Zapettini

Así las cosas, el entonces director de la Escuela de Artillería, coronel Juan Bancalari Zapettini, experto en alta montaña y quien colaboraba en la búsqueda, acotó el cuadrilátero del posible derrotero de la aeronave entre Chillán y Curicó, abarcando a Cauquenes e Iloca. Sin embargo, en Linares puso énfasis en la precordillera de la provincia, descartando que el piloto hubiese desobedecido la orden de no cambiar su rumbo.

La prensa, que tuvo acceso a esta teoría, estimó que si el aparato cayó en la cordillera, su ubicación sería extremadamente difícil por lo escarpado de la zona.

Esta opción, tratada con reserva en los primeros días, hizo que la mayoría de los aviadores que integraban el equipo de búsqueda llegaran al aeródromo de San Antonio de Linares, en un total de cuarenta máquinas, entre las de FACH, militares, carabineros y civiles.

El intendente subrogante de Linares, Manuel Francisco Mesa Seco, fue informado de los hechos y del análisis del coronel Bancalari y lo comunicó al ministro del Interior, Sótero del Río Gundian, tanto de las labores que se efectuaban como de la eventual opción del desastre planteada por el director de la Escuela de Artillería.

Aproximación al lugar de rescate

El domingo 9 de abril, en la mañana, el coronel Juan Bancalari llamó telefónicamente al intendente (S) Manuel Francisco Mesa Seco y le informó que era altamente probable que el impacto debió producirse en la precordillera frente a la zona de Linares, sector denominado Las Lástimas (inmediaciones de Longaví) descartando un aterrizaje de emergencia. Mesa Seco esa misma mañana transcribió esos datos al Ministerio del Interior y desde esa cartera se le comunicó que, de ser efectivo lo teorizado por el jefe militar, la búsqueda quedaría bajo su responsabilidad y mando. En la tarde, Mesa Seco hizo redactar el oficio respectivo al coronel Bancalari, asignándole esa misión, apenas hubiese resultados concretos.

El lunes 10 de abril en la mañana, a una semana de la desaparición de la nave, tanto la FACH como LAN decidieron restringir la búsqueda a un área determinada de la alta cordillera. Esta vez se redoblaron y concentraron los esfuerzos con la participación de otras máquinas y más personal especializado.

El coronel Bancalari asume el mando del rescate

El 11 de abril de 1961, el intendente (S) Manuel Francisco Mesa Seco envió un oficio al coronel Bancalari, donde le expresaba que quedaba a cargo del rescate del avión siniestrado.

La designación del coronel Bancalari a cargo del operativo de rescate, provocó un problema a nivel de gobierno. Si bien es cierto que, como lo manifestó la prensa, cada organismo operaba

por su cuenta en esta búsqueda y era necesario centralizar las decisiones, cuando se supo la determinación del Ministerio del Interior, la Fuerza Aérea reaccionó con visible molestia. El Comandante en Jefe de la FACH, general Eduardo Iensen Franke y el del Ejército, general Oscar Izurieta Molina, se reunieron con el Ministro del Interior, Sótero del Río, para buscar un punto de acuerdo. En conformidad a las normas internacionales sobre accidentes aéreos, el procedimiento debía encabezarlo un organismo oficial con vinculaciones internacionales, en este caso, el Servicio Aéreo de Rescate. Tras una tensa reunión, el ministro concordó con ambos jefes castrenses que la coordinación seguiría en manos del director de la Escuela de Artillería, pero compartiéndola en la práctica con el coronel de la FACH, Germán Díaz Visconti. El capitán de Ejército, Washington García Escobar, especialista en alta montaña, fue designado a cargo de la operación del rescate.

La noche del 12 de abril se logró establecer comunicación con las patrullas exploradoras, que ya estaban en el lugar del accidente, tras superar las cumbres que rodeaban el sector. Acamparon junto a los restos de aparato, según información entregada por el coronel Bancalari. El oficial expresó que sólo se montaba guardia en el lugar, en espera de las órdenes de la autoridad judicial para levantar los cadáveres. Se manifestó además que ya se encontraba en el campamento de Los Copihues el Dr. Jorge González, a quien el juez del crimen de Linares dio atribuciones de médico legista, el fiscal de LAN, Pedro Gasc y el actuario adjunto, Alberto Cumplido.

Los componentes de la patrulla militar y civil a cargo del capitán García, que estaban desde hacía 24 horas junto a los restos del Douglas, iniciarían el traslado de los cuerpos desde la ladera del cerro hasta la segunda base de helicópteros. Esta tarea requería de gran esfuerzo y precisión. Para este efecto,

desde el aire se les lanzaron cordeles, coligües y angrillas para la operación de traslado.

Desde este lugar, los helicópteros llevarían los cuerpos hasta la Escuela de Artillería donde serían depositados para el examen visual del fiscal de LAN Mario Gasc, el médico legista Dr. Jorge González, el actuario Jorge Cumplido y de un funcionario dactiloscópico del Registro Civil, quien complementaría o respaldaría la labor ya realizada en el campamento "Rojo". Cumplido ese trámite, los restos serían depositados en ataúdes, con su correspondiente identificación.

Por radio, y reservadamente, la patrulla militar hizo una descripción de la escena del siniestro: se precisó que el impacto fue en un farellón, cayendo unos cincuenta metros al fondo. La máquina estaba destrozada en su parte delantera, en posición al sureste; la cola, ruedas y alas traseras no tenían daños. Un ala estaba a treinta metros del lugar, la otra quebrada y el aparato está recostado encima. Todo se veía calcinado, excepto la cola y parte del techo. Equipajes y vestidos están disseminados en un amplio sector.

Llegada de los restos a la Escuela de Artillería

El 15 de abril todo se había dispuesto en la Escuela de Artillería para recibir los helicópteros con los cuerpos de las víctimas. Se designaron comisiones y se reforzó la seguridad del cuartel.

A las 19.00 horas aterrizaron en el improvisado helipuerto, ubicado en el estadio del instituto, los tres helicópteros de la FACH escoltados por aviones Mentor, con los restos del accidente. Al momento de tocar tierra, se escuchó un clarín con los sonos de "silencio".

La experiencia de la firma Douglas Company

Los aviones Douglas, conocidos como DC-3 (bimotores) y DC-6 (cuadrimotores), eran fabricados por la industria

**Funerales de un jugador del Green Cross en Santiago.****La cabina de mando del DC-3 Douglas.****El capitán García Escobar habilita una puerta del destruido fuselaje del LAN 210 para utilizarlo como trineo en el traslado de los restos.**

Douglas Aircraft Company, fundada en Santa Mónica, California, en julio de 1921. Se hizo famosa por construir los primeros aviones de transportes y comerciales con la sigla "DC" (Douglas Commercial).

El DC-3 fue utilizado primero como avión de transporte en la Segunda Guerra Mundial. La firma llegó a fabricar hasta cien aparatos en un año. Esta máquina prácticamente revolucionó el traslado de pasajeros y fue proyectada por un grupo de ingenieros encabezados por Arthur E. Raymond y tuvo su vuelo de prueba en 1935.

La versión del DC-3 era de dos hélices, pero en 1946, ante la perspectiva de efectuar vuelos transoceánicos, se proyectó un DC-6, de cuatro hélices, con cabina acondicionada para situaciones de altura y corrigiendo algunos errores del DC-3.

Cuando LAN adquirió los DC-3, en 1946 la empresa Douglas le entregó un manual de advertencias técnicas, como no enviar las aeronaves a zonas de frío bajo cero, por cuanto la formación de hielo en alas y hélices era extremadamente peligrosa para el vuelo. Sin embargo, la gerencia técnica de LAN hizo caso omiso de esta recomendación. Tras el accidente de 1961, los ingenieros norteamericanos que visitaron Chile modificaron la estructura de las alas, agregando calefactores a fin de impedir la formación de hielo en vuelos de climas extremos. Similar medida se aplicó más tarde en las turbinas.

Sin embargo, previamente advirtieron a la gerencia de LAN, en esa época empresa estatal dependiente del Ministerio de Defensa, que no les venderían aparatos si continuaba no observando las exigencias técnicas de operación.

Sentencia de la Fiscalía de Aviación

La investigación del fiscal Julio Tapia Falk determinó que, al contrario de lo informado en días posteriores a la tragedia por la prensa e incluso los

comunicados de LAN, el piloto Silvio Parodi no se contactó con la torre de Cerrillos, sino que la consulta la efectuó a la aeroestación de Concepción. El Douglas tenía el 1 de abril de 1961 18.299 horas de vuelo desde su fabricación. Podía transportar 21 personas, más personal y despegó desde Temuco con 25.040 libras de peso, siendo su soporte máximo de vuelo 26.200 libras. El plan de vuelo establecía que el viaje de Temuco a Santiago era por la aerovía 45 y 40 a 8.500 pies de altura. Con posterioridad se le autorizó subir 9.500 pies de altura por haber otra aeronave en la altitud asignada. En el proceso se detalla que a las 19.10 horas el piloto solicitó descender a 9.000 pies por formación de hielo en las alas, estimando pasar por Curicó a las 20.00 horas. La investigación demostró que la notificación de altura, como se ha dicho, el piloto la realizó tardíamente a la cuadra de Concepción.

Más adelante, el fiscal establece que la máquina impactó en dirección sur-este. El lugar del siniestro fue 50 metros bajo la cumbre del cerro, arrastrándose hacia el fondo. Sólo se conservó en relativo buen estado la sección de la cola, el ala izquierda estaba desprendida a 30 metros del fuselaje, y de éste sólo quedó una masa de fierros quemados.

Se estimó que la gran desviación en la ruta del avión (derivando del eje de la aerovía 45 a 12° al este o 199 millas náuticas) producto del fuerte viento predominante del oeste, fue factor para causar la tragedia; ambos motores estaban con potencial al momento del impacto. Uno de los objetos recuperados entre los restos era un reloj americano marca Waltham que marcaba las 19.45 horas, estimándose por peritos de la Policía de Investigaciones de Chile que la detención se produjo por un gran impacto, fijándose en esa hora la del accidente. Por otro lado, LAN Chile indicó que los DC-3 no poseían sistemas de deshielo en las alas: el punto 40 del Manual de Ope-

raciones establecía la prohibición del despacho de los Douglas bimotores a condiciones favorables a la formación de hielo, pero los ingenieros de LAN tras advertir que cinco o seis vuelos al sur no tuvieron problemas, decidieron seguir imprudentemente con ese trayecto.

Finalmente, el Dictamen Fiscal de la Fiscalía de Aviación (de fecha 4 de octubre de 1961) confirmó lo anteriormente mencionado, sobreescribiendo a los involucrados al no considerar que hubo hechos punibles y no establecerse responsabilidades delictuosas. Un último punto aclaratorio: ciertos medios mencionan que el accidente del LAN 210 fue a las "23:45 hora local", cuando esa corresponde a la hora GMT.

Los ingenieros de la firma Douglas que, como se dijo, viajaron a Chile a conocer detalles del accidente, pidieron se les tomara declaración en el sumario instruido por el Fiscal Julio Tapia, pero, a instancia de ejecutivos de LAN, se denegó la petición. Sin embargo, en declaraciones a la prensa, los personeros como se ha dicho fueron enfáticos en precisar que, al vender los aviones DC-3 a LAN, se les advirtió que no podían volar esos aparatos en atmósferas con cero grado. Alegaron una inculcable inobservancia técnica y negligencia de las autoridades de la línea aérea chilena. Se dijo, por esos días, que la negativa del

Fiscal a tomarles declaración, era evitar las eventuales querrelas que se derivarían de este hecho.

No obstante, la Douglas hizo modificaciones a las alas de los DC-3, instalándoles aparatos de deshielo. ●