Aquellos 27 de noviembre en la historia de la Aviación Militar Venezolana

Tiempo de lectura: 7 min.

Arichuna Silva Romero

Mar, 27/11/2018 - 20:42

«…Sepamos nuevas páginas

espléndidas de gloria

trazar para la historia

del arma de Aviación…»

Fragmento de la tercera estrofa del Himno de la Fuerza Aérea Venezolana

I

El propósito de la ciencia histórica es indagar los hechos y procesos que ocurrieron y se desarrollaron en el pasado. Como toda ciencia, posee una metodología para su registro e interpretación, a saber: que el investigador esté permanentemente observando el objeto que ha acontecido, para luego realizar la anotación cronológicamente. Así que la historia, es una narración que ha sido razonada y estructurada científicamente sobre las acciones que ha hecho la humanidad.

En este orden de ideas, dentro del tiempo histórico contemporáneo, la historia de la aviación militar venezolana, es un registro que tiene noventa y ocho años de acciones humanas alrededor de un gran invento: el avión. Su génesis, que despegó un día por allá en el año veinte del siglo XX, tuvo como protagonistas a un puñado de *«hombres idealistas y soñadores*, *que con frágiles cascos protectores, treparon desafiantes las primeras destartaladas aeronaves para conquistar el espacio aéreo»*. Así fue referido por el coronel Luis Hernán Paredes en su obra *Historia de la Aviación Militar Venezolana (1997).*

Escudriñando el legado del coronel Paredes, específicamente el período de 1920 a 1992, uno halla entre las 946 páginas que destacan el conjunto de hechos, tres particulares sucesos acaecidos un *27 de noviembre*. El primero de ello, fue el nombramiento en 1920 del médico Octaviano Urdaneta Maya y del practicante Subteniente Rafael Ballera Arocha, como parte del personal pionero que daba inicio a las actividades de la recién creada Escuela de Aviación Militar. Dignos venezolanos, que amalgamados con los oficiales directivos y de plana mayor; pilotos instructores y mecánicos, empezaron a estructurar las bases de lo que sería en el futuro la moderna Fuerza Aérea Venezolana.

II

Trece años después, el segundo acontecimiento ocurrido un *27 de noviembre,* daba cuenta de una tragedia aérea. Pues, ese día lunes, *«el viento de la mañana* –como lo relata el biólogo Clemente Balladares Castillo, en su libro editado por la Fundación Polar: *El Teniente Carlos Meyer Baldó–, soplaba sobre los escasos arbustos que dejó la estación seca de 1933, la brisa por igual refrescaba los rostros del mecánico de*

21 años, Héctor Arias y el del veterano piloto de 38, Carlos Meyer. El personal de tierra ya había llenado el tanque para un vuelo rutinario…».

La tripulación a bordo del biplano *Stearman C3B* ya encendido –y luego de esperar por más de una hora a unas personalidades que llegarían temprano de Caracas, para verlos volar–, iniciaron carrera de despegue pasada las 07:00 horas; elevándose sobre *la calurosa explanada de Las Delicias* de la ciudad de Maracay. Minutos después, el vuelo en las alturas describía los ascensos y descensos, los *toneles* y la acrobacia *Immelman,* que hacía el *as* Carlos Meyer. Piloto, que había pertenecido a la Escuadrilla de Combate Nº 11, comandada por el Barón Manfred Von Richthofen, durante la Primera Guerra Mundial.

El vuelo no duró mucho. Al salir de una de sus tantas maniobras, escucharon un crujido en el interior de sus cabinas. Fue el instante que le daba el aviso de lo que sería su último vuelo. Carlos y Héctor, vieron como una de las alas del *Stearman* había sufrido un colapso, haciendo que diera giros muy cerrados en espiral hacia un potrero ubicado en La Soledad.

Los tripulantes no pudieron salir de la barrena, y murieron con el impacto. Un trágico suceso que alguien desde tierra, observó y describió para la historia; aquel infortunio momento donde perdieron la vida con gloria, un *heroico paladín de la Gran Guerra* y oficial relevante de la aviación militar venezolana, junto a su joven tripulante que había ingresado a la Escuela de Aviación Militar un 15 de junio de 1932.

III

Finalmente, el tercer suceso que hace referencia la fecha del *27 de noviembre,* cayó un viernes del año 1992. Su reseña ocupa sólo cuatro líneas en la obra del coronel Paredes. No se le dedicó mucho centimetrajes, quizás, por lo grave y vergonzoso que había sido para la historia de la aviación militar y la institución Fuerza Aérea Venezolana (FAV): *paladín del espacio aéreo soberano*; aquellas acciones funestas ejecutadas por un grupo de hombres y mujeres, que se apartaron de las convicciones republicanas y democráticas.

Ese día, la obra que fuera emprendida en otrora por los pioneros pilotos y mecánicos; las páginas escritas por superiores y subalternos *a costa de inquietudes y desvelos;* la rutina dentro de las unidades; las buenas costumbres; los pilares fundamentales: disciplina, obediencia y subordinación; el código de ética que dicta

la Fuerza Armada Nacional; la profesión militar del aviador; la *camaradería* del hombre azul pizarra; los juegos de dominó, el truco, el softball y el tradicional sancocho los días viernes…; en otras palabras, la cotidianidad e institucionalidad de la FAV, se vio seriamente quebrantada.

Aquella temprana mañana, la diana despertó a los cadetes de la Escuela de Aviación Militar (EAM), rodeados por una incertidumbre. Dejaron de alistarse para la práctica de parada militar que tenían programada con motivo del 72 Aniversario de la FAV, a celebrarse el 10 de diciembre como todos los años. En cambio, se uniformaron de campaña y tomaron el armamento de reglamento –y a las órdenes de sus superiores–, salieron en estampida a ocupar la posición de defensa asignada. Pues, en su alma mater, se había activado el Plan de Defensa en medio del caos y la confusión. Que los hizo dudar, hacerse preguntas, estar expectantes y prestos a la acción de combate; ante una situación difusa que sucedía al frente de sus instalaciones: la Base Aérea Escuela “Mariscal Sucre” (BASUCRE).

Por su parte, en la Base Aérea “El Libertador” (BAEL) y en la referida BASUCRE, un número considerado de oficiales, suboficiales, aerotécnicos y tropa alistada, que tenían responsabilidades en las tareas operacionales, logísticas y administrativas, con miras al desfile aéreo, habían decidido más temprano –influenciados por un oficial general y varios oficiales en el grado de coronel–, no obedecer las órdenes del Comando Superior, cuya consecuencia se tradujo, en el incumplimiento de la Orden de Operación…, programada para el acto aniversario.

No obstante, dieron sus propias órdenes. Ordenándose, por ejemplo, el despegue de algunas aeronaves ese mismo amanecer para que orbitaran sobre BAEL y BASUCRE; también mandaron a movilizar nobles y humiles soldados hacia puntos estratégicos y tácticos de las instalaciones de las Bases y orientaron al resto del personal profesional que no estaba comprometido con su particular actividad, a permanecer tranquilos dentro de las áreas. Minutos después, los “líderes y seguidores” de aquella inusual maniobra militar, aguardaron muy tensos, a ver que sucedía –incluso–, llegaron a decir que: *«todo está controlado».*

IV

Así que, entre las 08.00 horas y las 09:30 horas de ese día, no llegaron a BAEL el personal militar que estaría involucrado en los asuntos logísticos, protocolares y de seguridad, tampoco los gallardos cadetes de la EAM y alumnos de la Escuela Técnica

de la Aviación (ESCUTEFAV), y menos, la tropa alistada FAV. El respectivo *briefing* para el desfile aéreo, había quedado suspendido y los accesos y salidas de las Bases estaban completamente cerrados, a las órdenes de la nueva superioridad.

A eso de las 10:15 horas, se dio comienzo a otra práctica. Muy distinta, a las realizadas en los setenta y un años de historia institucional FAV. La cual, se prolongó hasta pasada las 17.00 horas. En el cielo patrio, se vio a los aviones y helicópteros que estaban disponibles para la práctica del desfile aéreo, empleándose en tareas contra objetivos en tierra de las ciudades de Caracas, en los alrededores de BAEL y BASUCRE y en la Base Aérea "Teniente Vicente Landaeta Gil" (BALANDA) ubicada en Barquisimeto. También, hubo tareas de apoyo inmediato, patrullaje aéreo y, escasos combates aire-aire, escenificados en Aragua. El objetivo ulterior de todo ese absurdo: deponer un gobierno democrático.

Caída la tarde, las operaciones aéreas cesaron por múltiples factores: por cansancio de sus pocos tripulantes, por desperfecto en algunas aeronaves empleadas, porque las condiciones climáticas cambiaron: trajeron tiempo de lluvia y se aproximaba la puesta del sol. Y por último, porque las unidades de infantería, que más temprano tendrían tareas dentro de la maniobra, nunca se presentaron para *sitiar las ciudades* .

El balance final de aquel aventurado episodio, dejó un parte de tres aviones OV-10 Bronco destruidos luego que dos de sus pilotos se eyectaran y salvaran sus vidas milagrosamente. Dos pilotos fallecidos en misión de vuelo, pertenecientes a la promoción Subteniente "Luis Alberto Blanco Abreu" graduada en 1989. Ellos fueron: los tenientes Juan Carlos Valbuena Rincón y Rodolfo Domador Pineda. Un avión C-130 Hércules siglas 2716, que despegó de forma crítica, con más de ochenta militares aviadores a bordo y escoltado por dos aviones caza F-16; cuyo máximo jerarca que los comandaba había sido el general y "líder" de la maniobra infructuosa, que había hecho una herida al tejido democrático de la nación. Más, un centenar de *"aviadores unidos"* que quedaron *sitiados* en BAEL y BASUCRE sin Comando y Control, mientras que otros ayudados por la *fortuna*, escaparon por las hendiduras que ofrecían las instalaciones.

MSc. Arichuna Silva Romero.

@asiromantis

ver PDF
Copied to clipboard