

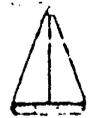
A N E X O 4

## DE LAS PRUEBAS

PRIMERO: El Dr. ORLANDO BOSCH AVILA, además de alegar su inocencia en todo lo relacionado con el caso del avión cubano, ha sostenido que ha sido víctima de una traición, partiendo del hecho de que él no ingresó en forma clandestina a Venezuela, sino que vino a nuestro país en virtud de una invitación que le hiciera el Ex-Presidente de Venezuela, señor CARLOS ANDRES PEREZ, a través de unos altos ex-funcionarios de la DISIP, muy allegados al Ex-Presidente, como es público y notorio, que lo eran ORLANDO GARCIA Y RICARDO MORALES NAVARRETE. - Que la invitación le fué hecha por vía telefónica y en tal sentido el Ejecutivo había dado instrucciones al Consulado de Venezuela en Nicaragua, para que se expidiera la visa correspondiente a nombre de CARLOS LUIS PANIAGUA, que era el nombre, que por razones de seguridad, usaba el Dr. BOSCH para esa época.

aparece en la pieza 3, folio 19, se puede constatar que tanto la expedición de la visa en Nicaragua, como el ingreso de BOSCH a Maiquetía están fechados el 08-09-76, es decir, al siguiente día de la llamada telefónica antes citada.

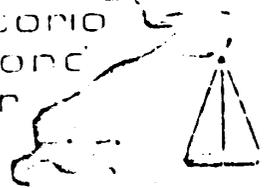
1.3.- Con la declaración del Dr. RAMON IGNACIO VELASQUEZ (pieza 15, folios 161 al 165), Ex-Director Nacional de Identificación y Extranjería, queda demostrado que efectivamente él, personalmente, giró instrucciones al Consulado de Venezuela en Nicaragua, para que se le diera visa de ingreso al -- ciudadano CARLOS LUIS PANIAGUA y que ese ingreso lo autorizó -



por habérselo pedido en forma expresa la División D-54 de la DISIP, a cargo de RICARDO MORALES NAVARRETE.

1.4.- Por su parte RAFAEL RIVAS VASQUEZ, Ex-Sub-Director de la DISIP manifiesta (pieza 15, folios ) que tenfa conocimiento que para el año 1976 el Dr. ORLANDO BOSCH- utilizaba el nombre de CARLOS LUIS PANIAGUA y que esto se debía a que "a nivel de servicio de inteligencia y contra inteligencia, así como en los casos de personas naturales que se dediquen a actividades en contra de gobiernos totalitarios, - es una práctica usual por medidas de seguridad la utilización de otros nombres y cuando sea posible documentación que avale exactitud de operativo como forma de protección y seguridad personal".

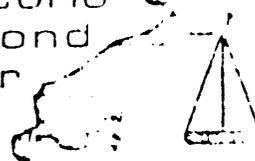
Igualmente manifiesta el Dr. RIVAS VASQUEZ de que tuvo conocimiento, mientras él fué Sub-Director de la DISIP - y RICARDO MORALES NAVARRETE. Jefe de la División D-54, que éste estuvo haciendo contacto con el Dr. ORLANDO BOSCH, durante los meses de agosto y septiembre de 1976, en Centro-América y que RICARDO MORALES NAVARRETE había recibido a BOSCH a su llegada a Venezuela. No olvidemos que quien declara es el Sub-Director de la Dirección de los Servicios de Inteligencia y Prevención del Ministerio de Relaciones Interiores es decir, de nuestro Cuerpo Policial de Seguridad del Estado, por lo que - fácil es concluir que ciertamente el Dr. ORLANDO BOSCH llega



a Venezuela, bajo el nombre de Paniagua, con la anuencia y protección del Gobierno Venezolano.

1.5.- Los ciudadanos ELY SAUL CAMARGO y ELEUTERIO GONZALEZ, funcionarios de la DISIP con sede en la Delegación que funciona en el Aeropuerto de Maiquetía, declaran (pieza 15, folios 100 al 101 y 134 al 135, respectivamente): Que efectivamente el 08-09-76 se trasladó una comisión de la DISIP, desde Caracas, compuesta por los Comisarios ORLANDO GARCIA y RICARDO-MORALES NAVARRETE, entre otros, con el objeto de recibir "a una personalidad que venía de Nicaragua" ; que cuando se dieron cuenta que la persona que llegó a pesar de mostrar un pasaporte a nombre de Carlos Luis Paniagua, era llamado por los miembros de la comisión Orlando Bosch, les llamó la atención tal hecho y al hacerle la observación a Ricardo Morales Navarrete, éste manifestó: "Que no había ningún problema con ese nombre ya que era una medida especial ordenada por la superioridad". Eleuterio González, que tiene más de 8 años trabajando en el Aeropuerto de Maiquetía, manifestó que al Dr. Orlando Bosch, esa noche del 8-9-76, se le dió el trato que se les da "a personas de alta jerarquía, ya sea nacional o extranjera".

1.6.- Igualmente quedó demostrado con la inspección ocular que aparece al folio 136 de la pieza 15, que esa misma noche, Orlando Bosch, después de ser recibido por Orlando García y Ricardo Morales Navarrete fué trasladado al Hotel Hilton-

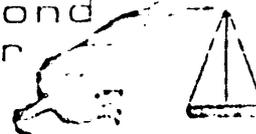


en Caracas, donde permaneció hasta el 11 de septiembre, fecha en la cual se mudó para el Anauco Hilton donde vivían los antes mencionados.

SEGUNDO: En el capítulo II de estos informes, titulado "SITUACION DEL PROCESO DURANTE EL MES DE JULIO DE 1977" hicimos referencia a nuestras públicas denuncias de toda una serie de irregularidades cometidas durante la instrucción del sumario, tanto por funcionarios de la DISIP, como por la Dra. Delia Estaba Moreno, Instructora Especial designada para el presente caso. Entre esas irregularidades, recordemos que denunciamos al Fiscal General de la República, entre otras, las siguientes irregularidades:

a) Que el auto de proceder dictado por la DISIP el 07-10-76, además de ser ilegal por no llenar los requisitos de procedibilidad exigidos por el artículo 4º del Código Penal, era revelativo de un presunto forjamiento de documento, ya que en el texto del mismo se expresaba que la averiguación se iniciaba en esa fecha 07-10-76, "por cuanto ese cuerpo policial había tenido conocimiento por la prensa local de que existían dos venezolanos implicados en un acto de sabotaje contra un avión cubano", noticia que realmente había salido publicada dos días después el 09-10-76.

b) Que Orlando Bosch y Luis Posada, habían sido detenidos preventivamente por la DISIP ilegalmente porque no



eran reos de delito infragante.

c) Que Hernán Ricardo y Freddy Lugo habían sido "traídos" al país, (su regreso al país no se debió a un hecho voluntario o accidental) y les fué tomada en la DISIP declaración bajo juramento.

d) Que la pieza N° 10 del expediente fué abierta, sin antes cerrar la pieza N° 9, a espaldas de los procesados y de sus defensores, todo ello con el proposito de practicar actuaciones clandestinas, tales como las declaraciones de los testigos de Trinidad y Barbados, traídos por la DISIP y mantenidos incomunicados en el Anauco Hilton, acompañados por funcionarios policiales de ese cuerpo, hasta que abandonaron el país luego de rendir testimonio ilegalmente en el Tribunal de la Dra. Delia Estaba Moreno, violando todas las disposiciones legales relativas a los testigos que residen fuera de la Jurisdicción del Tribunal.

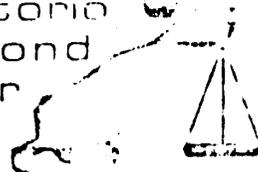
e) Que la Dra. Delia Estaba Moreno "fabricó" la decisión fechada el 02-11-76, en la que dicta los autos de detención contra los procesados, sin haber tenido tiempo de leer las 8 piezas del expediente, por imposibilidad material para ello, y cuando todavía las piezas contentivas de los recaudos llegados de Trinidad y Barbados no habían sido traducidas del idioma inglés al castellano.



Pues bien, todas esas denuncias, que sólo encontraron oídos sordos y ojos ciegos, han quedado plenamente demostradas durante el plenario con los siguientes elementos -- probatorios:

2.1.- Con las declaraciones del Dr. Juan Bello -- Díaz y Angel Edecio Méndez Nieto, (pieza 15, folios 107-109 y 98-100) Jefe de Sumariadores y Sumariador, respectivamente, de la DISIP, quienes fueron los funcionarios que aparecen firmando el auto de proceder fechado el 07-10-76, y que declaran, el uno: Que esa actuación se hizo con fecha atrasada por instrucciones del Sub-Director Dr. Rafael Rivas Vásquez y, el otro, el sumariador que tipió el acta, que no le consta la veracidad de su contenido; y con los ejemplares de los diarios-locales recabados por el Juez comisionado, según actas que corren insertas a los folios 180 al 182 de la pieza 15, queda suficientemente demostrado la falsedad del referido auto de proceder y consecuentemente hace perder toda fé pública al resto de las actuaciones.

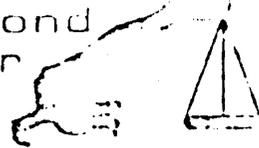
2.2.- Con la declaración del Ex-Sub-Director de la DISIP queda probado, no sólo que ORLANDO BOSCH y LUIS POSADA fueron detenidos ilegalmente, pues no habían sido sorprendidos en delito fragante, sino que más aún, no existía ni el más leve señalamiento en contra de ellos en relación con el caso del avión cubano, todo ello se desprende de la respuesta



que da al referido ciudadano a una de las repreguntas formuladas, que es del siguiente tenor:

"En relación con la prestación de los servicios profesionales del Dr. Leandro Mora siendo yo par entonces Director de los Servicios de Inteligencia y Prevención del Ministerio de Relaciones Interiores, me tocó para el mes de octubre de 1976, participar en algunas actuaciones del llamado caso del avión cubano, de cuyo accidente ocurrido en las cercanías de Barbados tuvimos conocimiento para esos días. Dentro de las actuaciones una de ellas fué la detención del Dr. ORLANDO BOSCH quien par ese entonces se encontraba en el país. Transcurrido algunos días de la detención del Dr. BOSCH, toda vez que dicho ciudadano no se encontraba asistido jurídicamente, tomé la iniciativa de tomar contacto con el mencionado abogado Dr. FRANCISCO JOSE LEANDRO MORA, quien se trasladó a mi oficina en la sede de la DISIP, entrevistándose conmigo y accediendo a prestarle su asistencia profesional a ORLANDO BOSCH, QUIEN PARA AQUELLOS MOMENTOS DE ACUERDO CON NUESTRA OPINION PERSONAL NO SE ENCONTRABA VINCULADO EN UNA FORMA DIRECTA A ESTE CASO ESPECIFICO DE ACUERDO CON LOS INDICIOS E INFORMACIONES FRAGMENTARIAS QUE MANEJABAMOS PARA ESOS MOMENTOS"

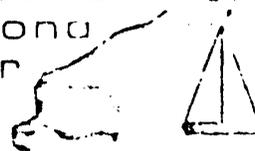
i A confesión de parte relevo de pruebas! El propio Sub-Director de la DISIP, que se encontraba encargado de Dirección del cuerpo para esa fecha, confiesa que dentro de las actuaciones que practicó en relación con el caso del avión



cubano, estuvo la detención de ORLANDO BOSCH; igualmente confiesa que varios días después de la detención de ORLANDO BOSCH, solicitó para éste asistencia jurídica, pues para esos momentos (varios días después de la detención) no existían indicios que vincularan a ORLANDO BOSCH con el caso del avión cubano; luego es evidente que tampoco los había para el momento de la detención. Entonces ¿Fue ilegal el procedimiento o no?.

2.3.- El Comisario de la DISIP ORLANDO ANTONIO JIMENEZ (pieza 15, folios 42-44) comisionado por el Ministerio de Relaciones Interiores para viajar a Trinidad declara:

" ... me puse en contacto con el Comisario General ORLANDO GARCIA para notificarle que el Gobierno había decidido enviar a los dos detenidos (Hernán Ricardo y Freddy Lugo) hacia Venezuela, al día siguiente me entregaron los dos detenidos dentro de la nave, los señores de la policía de Trinidad y un Jefe que en este momento no recuerdo el nombre pero su alías era "KOJAK"; un superior nos esperaba en tierra y yo les pedí que por cuestiones de seguridad que los dos detenidos fueron llevados dentro del avión. Las autoridades de Trinidad me entregaron los dos detenidos esposados me hicieron entrega de las llaves de las esposas, las esposas eran de tipo colonial y propiedad del Gobierno de Trinidad. Dentro del avión estaba el periodista del diario El Mundo, ASDRUBAL ZURITA. Los procesados fueron bajados en Maturín y trasladados en un avión del Ministerio de Relaciones Interiores a la



Carlota... "

ASDRUBAL ZURITA, por su parte, declara: (Pieza 15, folios 121-122) que presenci6 cuando se encontraba en el Aeropuerto de Piarco, Trinidad, en momento en que las autoridades policiales de ese pa6s le entregaron al Comisario ORLANDO JIMENEZ, a los dos detenidos esposados. Y que permanecieron varias horas en esas condiciones, ya bajo la custodia del Comisario - JIMENEZ, hasta que lleg6 el momento de abordar el avi6n. Luego es falso lo expresado por la Dra. DELIA ESTABA MORENO en el llamado "Punto Previo" del auto de detenci6n (folio 57 de la pieza 9), en el cual supone analizar el cumplimiento de los requisitos de procedibilidad contemplado en el primer aparte del numeral segundo del art6culo 4º del C6digo Penal; referente a que los procesados hab6an "venido" a Venezuela y una vez en territorio Venezolano detenidos por nuestras autoridades policiales.

En cuanto a que los procesados HERNAN RICARDO y FREDDY LUGO, se les tom6 en la DISIP declaraci6n bajo juramento, nos limitamos a remitirlos a las actas que corren a los folios 117-118 y 119-120 de la pieza 3, donde aparece la prueba de ello.

2.4.- Con las declaraciones del mismo Comisario - ORLANDO JIMENEZ (pieza 15, folios 42-44), del ciudadano GUSTA



VO HERRERA (pieza 15, folios 174-179) y de la Inspección Ocular practicada en el Anauco Hilton (pieza 15, folio 128 y su vuelto) queda comprobado que ciertamente fueron traídos los testigos de Trinidad y Barbados y hospedados en el Anauco Hilton, -- por cuenta de la DISIP; que no se llevó registro de dichos ciudadanos en el Hotel por instrucciones de ORLANDO JIMENEZ; que la cuenta de los testigos fué pagada por la DISIP; que presenció (ORLANDO JIMENEZ) cuando la custodia de los testigos desalojaban del Hotel al Dr. LEANDRO MORA para que no hablara con éstos; y, que las declaraciones de los testigos de Trinidad y Barbados "fueron rendidas en la cámara del Juez de la causa en presencia del Juez y de un Fiscal del Ministerio Público, LAS ACTUACIONES TUVIERON LUGAR ALREDEDOR DE LAS 18 HORAS, ES DECIR -- LAS 6:00 Pm. HASTA TARDE A LAS 10:00 DE LA NOCHE HUBO EVACUACION DE TESTIGOS, luego hubo otra actuación por la mañana APROVECHANDO QUE EL TRIBUNAL ESTABA SOLO y otras varias más EN HORAS NO HABILES DEL TRIBUNAL, pero sin poder precisar la hora" - (Gustavo Herrera) ¿Hubo o no clandestinidad? ¿Aparecen o no todas estas actuaciones en la pieza 10?

Ahora bien, el alcance de la manipulación de los testigos de Trinidad y Barbados, va más allá. En efecto, al folio 73 de la pieza 10, aparece una declaración de un ciudadano Trinitario llamado WAYNE IFILL, aparentemente rendida ante el Instructor Especial en presencia del Sr. Gustavo Herrera, como intérprete público en idioma inglés. Es el caso de que el men--

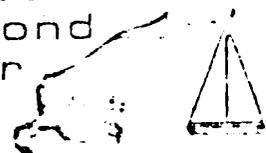


cionado intérprete público, en el acto de repreguntas ante el Tribunal comisionado, protestó enérgicamente este hecho, pues él afirma que nunca llegó a ver al mencionado ciudadano y que sólo tradujo el documento, que aparece al folio 75, de la misma pieza, documento, que aparentemente fué consignado por el testigo en la oportunidad de su supuesta declaración ante el Tribunal. Al respecto, llaman la atención los siguientes hechos:

a) El documento consignado por el testigo WAYNE-IFILL, es contentivo de una declaración rendida por este ciudadano, ante el comisionado Asistente de la Policía de Trinidad y Tobago Sr. T.D. RANDWAR EN EL ANAUCO HILTON A LAS 3:15-Pm. DEL DIA LUNES 22-11-76 y nosotros nos preguntamos ¿Por qué éste ciudadano rinde esa declaración en el Hotel Anauco - Hilton, ante una autoridad extranjera, si sabía que al día siguiente tenía que hacerlo ante el Juez de la causa? ¿Por qué la Juez no oyó el testimonio de viva voz y le recibe una declaración rendida ante un funcionario incompetente? ¿Por qué habiendo los Fiscales del Ministerio Público presenciado las otras declaraciones no aparecen firmando la de éste testigo?.

Por las anteriores razones, creemos saludable que se practique una experticia grafotécnica para determinar los siguientes extremos:

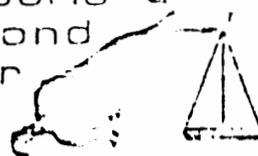
escritorio  
raymond  
aguilar



a) Si la firma que aparece en la boleta de citación del testigo WAYNE IFILL (folio 72) fué hecha por la misma persona que aparece firmando en la declaración rendida en inglés en el Anauco Hilton (folio 75) y si estas dos firmas son iguales a la que aparece en la declaración rendida supuestamente ante la Dr. DELIA ESTABA MORENO (folio 73), ya que ésta última, en apariencia, presenta rasgos distintos a las dos primeras, es más, la tinta usada en la última de las firmas mencionadas es igual a la tinta usada en las firmas de la Juez, secretaria e intérprete. ¿Coincidencias?.

2.5.- En capítulos anteriores, hemos hecho referencia al testimonio del intérprete público GUSTAVO HERRERA -- MARCANO (pieza 15, folios 180-182) quien no sólo afirma que la traducción de los recaudos de Trinidad y Barbados, nunca pudo estar terminada para el 2-11-76, porque era imposible físicamente terminar para esa fecha, sino que cuestiona la autenticidad de los recaudos que aparecen en el expediente como traducidos por él, por cuanto la mayoría de los mismos no tienen su media firma y él asegura habérselas puesto a todas, además de que no aparece su sello húmedo uniendo "las páginas en foliación" (SIC).

En cuanto a que la Dra. DELIA ESTABA MORENO el día 2-11-76, anunció su decisión sin haber leído el expediente (8 piezas) por imposibilidad material para ello, ya que aparentó hacer en 20 horas lo que necesitaba de 170 horas de lectura y



trabajo continuo sin dormir, sin comer, sin hacer absolutamente más nada, el mejor elemento de convicción lo tienen los ciudadanos Magistrados de este Consejo de Guerra Permanente, con los siguientes ejemplos: ¿Cuánto tiempo les ha tomado leer, analizar y estudiar estos informes? ¿Cuánto tiempo tardó el Fiscal Militar Primero del Ministerio Público en preparar el escrito de cargos? ¿Cuánto tiempo duró la relación de la causa? ¿Cuánto tiempo tardó la escribiente en preparar la narrativa, a pesar de su diligencia y eficiencia?.

TERCERO: Con la declaración del Dr. JOSE RAFAEL MORNAGAS CARINA, Ex-Consultor Jurídico de la DISIP, (pieza 15, folios 80-83) también quedaron demostrados los siguientes hechos:

a) Que la Dra. DELIA ESTABA MORENO, a partir de la fecha en que se hizo cargo, como Juez, del caso del avión cubano, comenzó a recibir una serie de prebendas por parte del Ejecutivo a través de la DISIP y la PTJ que, además de constituir un hecho ilícito, evidentemente comprometían su parcialidad. En efecto, a la Dra. Delia Estaba Moreno, se le asigna carro y chofer, además de escolta compuesta por patrullas de la DISIP y PTJ, beneficios que siguió utilizando hasta marzo de 1978, a pesar de haberse desprendido del caso en agosto de 1977.

b) La Dra. DELIA ESTABA MORENO, cobraba mil bolívares mensuales en la DISIP, supuestamente como honorarios por -



clases dictadas a los funcionarios de la DISIP, pero es el caso, que de acuerdo con lo declarado por el Dr. Monagas, la Dra. Estaba, sólo dictó esas clases durante tres meses y sin embargo - estuvo cobrando esos "honorarios" hasta marzo de 1978 ¿Concu- sión? (artículo 197, C.P.), ¿Corrupción de funcionarios? (ar- tículo 199, Ordinal 2º del C.P.), ¿Enriquecimiento ilícito? -- Cualquiera que sea la tipificación, es evidente que estamos an- te un caso de corrupción administrativa.

c) Este testigo confirma el dicho de Gustavo Herre- ra (intérprete público) en el sentido de que la traducción de - los recaudos llegados de Trinidad y Barbados fué hecha por va- rias personas. Por otra parte confiesa que efectivamente Orlando Bosch solicitó asilo político y que tal solicitud fué llevada a cuenta del Ministro de Relaciones Interiores, quien ha negado -- tal hecho.

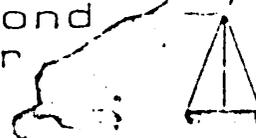
d) Por último manifiesta su asombro al testigo de- que el informe RARDE, contentivo de todas las pruebas de labora- torio hechas en Inglaterra y que forman parte de la experticia - realizada por los señores NEWTON y FABBRIC, no aparezca en el ex- pediente, pues él está seguro de que tal informe fué remitido al Tribunal de la causa. Este hecho resulta muy grave pues confirma la impresión de que existía una conspiración para ocultar todas- esas pruebas que favorecieron a los procesados.



CUARTO: Con las declaraciones de FREDDY LUZARDO ROMERO (pieza 15, folios 39-41 y 144), JOSE RAFAEL ZAPATA LANZ (pieza 15, folios 68-69) y la experticia que aparece a los folios 146-148 de la misma pieza queda demostrado que Hernán Ricardo era funcionario de la DISIP por lo menos hasta agosto -- del año 1976.

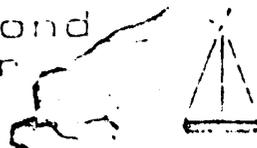
QUINTO: Con la copia certificada de la partida de nacimiento de Hernán Ricardo expedida por el Jefe de la Parroquia Candelaria, donde consta que el mencionado ciudadano es venezolano por nacimiento, de padres también venezolanos y que nació el 9-12-1954, queda demostrado, por una parte, de que es falso de que Hernán Ricardo, era natural de Cuba y por la otra, que habiendo tenido el procesado 22 años, no cumplidos, para el mes de octubre de 1976, resulta inverosímil el alegato hecho por los funcionarios policiales de Trinidad, en el sentido de que Hernán Ricardo había confesado ser miembro de la C.I.A. desde el año 1961, pues para esa fecha, su edad era de sólo 7 años y; en el caso de que se tratara de un error de tipeo y hubiesen querido decir 1971, seguirá siendo inverosímil que una organización como la citada pudiera enrolar en sus filas a un joven de 17 años de edad,

SEXTO: También quedó demostado con la declaración de NELSON RAMON CAMACHO (pieza 15, folios 28-29) funcionario de la DISIP, adscrito a la División de explosivos de la DISIP



y experto en operaciones anti-subversivas que el presunto atentado con ametralladora a la Embajada de Cuba en Venezuela, supuestamente ocurrido en la noche del mismo día del siniestro del avión cubano, no pasó de ser un atentado "chimbo" (SIC) -- (léase simulado). En efecto el citado testigo manifiesta: Que él fué el encargado de averiguar lo ocurrido y que una vez en el sitio, constató que en la pared correspondiente a la muralla exterior de la Embajada, sólo habían algunas huellas de unos disparos con una pistola calibre i 7.65 ! ; que no pudo obtener colaboración de la Embajada y que uno del personal le había dicho "que eso no era nada y que lo dejarían así". Que además de las fotografías y del acta policial levantadas por él, no se hizo en la DISIP ninguna otra investigación para tratar de determinar la autoría del supuesto atentado. Que de acuerdo con su criterio, en el caso había algo raro, "sospechoso", -- puesto que no se justificaba un atentado con una pistola 7.65, para una edificación, disparos hechos presuntamente desde una camioneta. Que de acuerdo con su experiencia, el modus operandi, normal, era la utilización de granadas, lanzadas desde una motocicleta.

SEPTIMO: Por último con las declaraciones de los expertos ERIC NEWTON y CARLOS FABBRIC (pieza 15, folios 206-210 y 229-232, respectivamente) suficientemente narradas y analizadas en otros capítulos, adminiculadas a las experticias que corren a los folios 184-187 y 199 de la pieza 7 y 155-165 de-

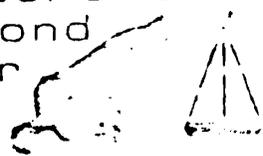


la pieza 10, queda plenamente demostrado que era falso que Hernán Ricardo y Freddy Lugo hubiesen colocado una bomba en el baño trasero del avión y que esa supuesta bomba hubiese estado compuesta por el explosivo plástico denominado C-4.

Los referidos expertos probaron, más allá de toda duda, de que en el citado baño no pudo explotar bomba alguna, capaz de haber ocasionado los daños cuyos resultados se conocen y que no se encontró evidencia de otro explosivo, distinto a la nitroglicerina proveniente de la dinamita comercial.

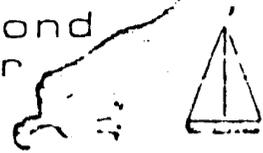
Por otra parte, al afirmar y demostrar los mencionados expertos, sin lugar a dudas, de que la única explosión habida en dicho avión ocurrió en el compartimiento de carga y equipajes trasero del avión, se hace evidente la inocencia de los procesados, puesto que ni Hernán Ricardo ni Freddy Lugo, tuvieron acceso a dicho lugar.

OCTAVO: A lo largo de este proceso, durante sus diferentes etapas y ahora en estos informes, hemos insistido hasta el cansancio en destacar, por una parte, que Hernán Ricardo y Freddy Lugo no "vinieron" a territorio venezolano desde Trinidad sino que fueron traídos detenidos y esposados desde esa Isla, por la policía política venezolana, lo cual quedó suficientemente demostrado con los testimonios de ORLANDO JIMENEZ y AS-DRUBAL ZURITA, ya citados, y con las fotografías que corren in--



sertas a los folios 225-234 de la pieza 13. Por la otra, que todo lo actuado por la DISIP y la Instructora Especial antes del 1-11-76, estaba viciado de nulidad porque no se habían cumplido los requisitos de procedibilidad exigidos por el legislador para el caso de autos, a saber: Que los indiciados hubieran venido al Territorio de la República y que se intentara la acción por el Ministerio Público.

Ahora bien, no vamos a referirnos al último de los requisitos mencionados, porque no necesita ser comentado, en cambio, si merece que nos ocupemos de la frase que "haya venido al territorio de la República". "La presencia del reo, ¿Ha de ser voluntaria? En Francia, GARRAUD se pronuncia por la respuesta afirmativa, interpretando la expresión estar de "retour".-- Por fortuna, no tenemos en España materia polémica al respecto, puesto que el artículo 339 de la Ley Orgánica del Poder Judicial sólo exige que se halle en territorio español. ¿Qué ocurre por ejemplo, en Venezuela y Francia, cuando el sujeto ha sido traído por la fuerza o cuando ha llegado a consecuencia de una catástrofe: Naufragio o aterrizaje forzoso? Nos inclinaríamos a exigir la voluntariedad y, en todo caso, extenderíamos la expresión venir, a la hipótesis catastrófica de que una nave se estrelle en la Costa, o un aeroplano caiga a tierra. Podría decirse que "ha venido" aunque a la fuerza; pero JAMAS ha de extenderse el supuesto de que se le detenga fuera y se le traiga arrestado, porque entonces "SE LE TRAE Y NO VIENE". (L. JIMENEZ



. DE ASUA, LA LEY Y EL DELITO, Pag. 171).

A este respecto, consideramos de gran fuerza la opi  
nión del Profesor Jiménez de Asúa, expresada en la obra citada,  
porque es referida a nuestra legislación, ya que como es sabido  
esa obra tiene como pilar fundamental el Código Penal de Vene--  
zuela, el cual fué comentado y analizado por el referido Profe--  
sor Jiménez de Asúa en el curso dado en la Universidad Central--  
de Caracas, durante el año 1945

# ¿QUIEN VOLO EL AVION CUBANO?

RESUMEN publica el Informe Técnico británico, que demuestra sin la menor duda, que la bomba estalló en el compartimiento de carga. Y está igualmente demostrado, que los venezolanos Lugo y Ricardo acusados de autores materiales, jamás tuvieron acceso a él. Esto unido a lo arbitrario e ilegal del proceso, que involucra a Orlando Bosch y Luis Posada "autores intelectuales" plantea esta terrible pregunta: ¿Quién voló el avión cubano? La aparición en escena de Orlando García, cubano nacionalizado Jefe de la escolta de C.A. Pérez, y del "Monky" Morales arroja sobre C.A. Pérez una baráunda de preguntas que alguien debe contestar algún día.

La aparición de un "Informe Técnico" de 31 folios y 48 fotografías del Royal Armament Research & Development Establishment de Gran Bretaña, sobre el avión de Cubana de Aviación que explotó al Oeste de la isla de Barbados, el 6 de octubre de 1976, podría significar la absolución de los cubanos Orlando Bosch y Luis Posada Carriles, y los venezolanos Hernán Ricardo y Freddy Lugo, que guardan prisión en una cárcel militar venezolana, acusados de ser los autores del abominable crimen.

El estudio hecho en los laboratorios británicos de "RARDE", -una organización que tiene una experiencia de investigación en más de 200 aviones destruidos-, estuvo inexplicablemente "desaparecido" casi tres años y definitivamente exonera a los venezolanos Hernán Ricardo y Freddy Lugo, como los autores materiales de la explosión del avión de Cubana de Aviación, donde murieron 73 personas. Pero un veredicto favorable en estos momentos, a los 2 cubanos y 2 venezolanos que están presos en el Cuartel "San Carlos" de Caracas, podría ser el ingrediente explosivo a las tensas relaciones entre Venezuela y Cuba. Además, puede tener repercusiones serias para el ex Presidente C.A. Pérez.

**La historia del avión cubano**  
La historia del "avión cubano", como definitivamente quedó bautizado, tiene tantas lagunas, que a ratos

parecen capítulos de espionaje del escritor inglés Ian Fleming, el famoso creador del agente 007, quien vivió como 20 años en el servicio consultor británico de las islas del Caribe, y donde por coincidencia en la realidad se mueven agentes dobles, rencillas personales, grupos revolucionarios antagónicos, jefes de Estado y sus servicios de inteligencia dependientes de grandes potencias, con sus sofisticadas trampas y equipos.

Nadie se imaginó que aquel despacho de Joe Mann, corresponsal del "New York Times" en Caracas, fechado en los primeros días de septiembre de 1976, donde registra la llegada a Maiquetía del líder del exilio cubano Orlando Bosch, siendo recibido en el aeropuerto con el tratamiento de "VIP" por los Comisarios de la Disip, Orlando García y Ricardo Morales Navarrete, destaparía en los años venideros una tormenta en los servicios de Inteligencia y en el mundo político del Caribe.

Una fuente del exilio cubano dijo a RESUMEN que al encontrarse Orlando Bosch con Ricardo Morales Navarrete en Maiquetía, la reacción fue fría y cuando Morales Navarrete le dijo a Bosch que "olvidara el pasado" éste contesta "perdón pero no olvido".

¿Qué hace Bosch en Venezuela?  
¿Viene voluntariamente a visitar amigos del anticastrismo?, ¿o es mandado a llamar?

En los autos del expediente del caso del avión cubano, "que Orlando Bosch viene a Venezuela bajo la creencia de que ha sido invitado por el Presidente de la República y tiene razones para creerlo así, pues días antes había recibido varias llamadas a Nicaragua, donde se encontraba viviendo, y le comunican el deseo de conversar con él en relación a la causa cubana contra Castro, a la que Bosch le ha dado una parcela importante de su vida".

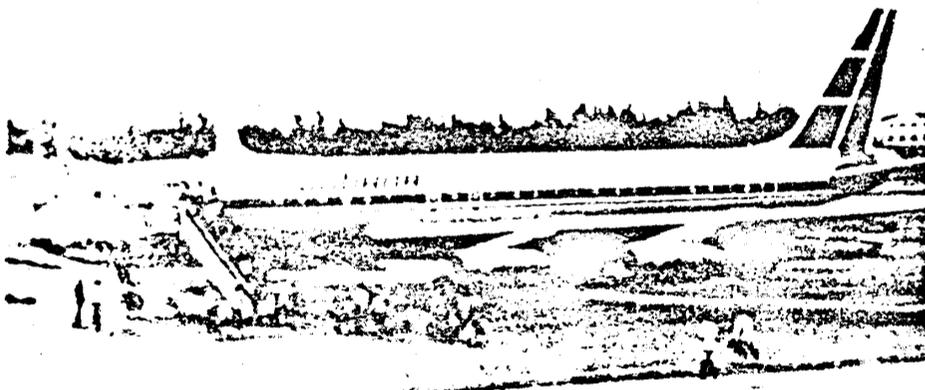
"La última de estas llamadas, hecha desde la Disip en Caracas, la recibe Orlando Bosch el 7 de septiembre de 1976 en Managua y le comunican que se ha dado instrucciones al Consulado de Venezuela en Nicaragua, para que se le expida una visa a nombre de Carlos Luis Paniagua, nombre que para esa fecha y por razones de seguridad usa Bosch en el pasaporte que porta".

"Bosch es hospedado primero en el Hotel Caracas Hilton, y posteriormente en el Anauco Hilton. Después de instalado lo invitan a la sede de la DISIP, donde le entregan un carnet con su fotografía que lo autoriza a portar arma. Este carnet se le expide bajo el nombre de Carlos Sucre. Se le informa que tendrá próximamente una entrevista con el Presidente Pérez, y que mientras tanto aprovechará el tiempo en actividades de proselitismo".

La factura N° 841 de la CANTV (está en la pieza 15, folios 186-187) correspondiente a las llamadas internacionales, comprueba que efectivamente el 7 de septiembre de 1976, del teléfono 661.68.04 perteneciente a Relaciones Interiores se efectuó una llamada a Nicaragua, a Orlando Bosch.

En el pasaporte de Carlos Luis Paniagua (Orlando Bosch Avila) que aparece en la pieza 3, folio 19 se puede constatar que la expedición de la visa en Nicaragua, como el ingreso de Orlando Bosch en Maiquetía (como

es el DC- 8- 43 de Cubana de Aviación, que explotó el 6 de octubre de 1976.



Carlos Luis Paniagua) están fechados el 8 de septiembre de 1976, un día después a la llamada telefónica que se le hizo de la DISIP.

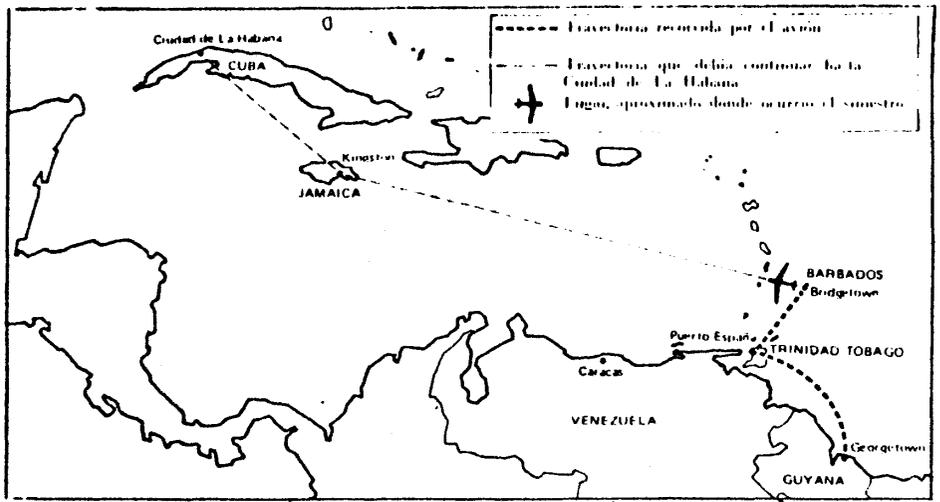
El Dr. Ramón Ignacio Velázquez, Director Nacional de Identificación y Extranjería para esa fecha declara (pieza 15, folios 161 al 165) que él personalmente giró instrucciones al Consulado de Venezuela en Nicaragua, para que se le diera visa de ingreso al país al ciudadano Carlos Luis Paniagua y que lo autorizó por habérselo ordenado en forma expresa el Jefe de la División D-54, Ricardo Morales Navarrete.

El Dr. Rafael Rivas Vázquez para esa fecha, Subdirector de la DISIP manifestó (pieza 15) que tenía conocimiento mientras fue Subdirector de ese cuerpo, que el Jefe de la División D-54, Ricardo Morales Navarrete, estuvo haciendo contacto con el Dr. Orlando Bosch, durante los meses de agosto y septiembre de 1976 en Centroamérica.

Los funcionarios de la DISIP, Ely Saul Camargo y Eleuterio González, con sede en la delegación de Maiquetía declararon (pieza 15, folios 100 al 101 y 134 y 135 respectivamente) que una Comisión de la DISIP se trasladó a Maiquetía, comu- nista por los Comisarios Orlando García y Ricardo Morales Navarrete, entre otros con el objeto de recibir a "una personalidad que venía de Nicaragua". Agregaron que cuando se dieron cuenta que al visitante lo llamaban Orlando Bosch, y su pasaporte lo acreditaba como Carlos Luis Paniagua, al hacerle la observación a Ricardo Morales Navarrete éste manifestó: "Que no había ningún problema con ese nombre ya que era una medida especial ordenada por la Superioridad".

Más adelante, en conducta que se convertirá típica del gobierno de C. A. Pérez, el Ministro de Relaciones Interiores, Octavio Lepage, negaría que Morales Navarrete era funcionario de su despacho. Ello es innegable, y consta en el expediente del caso. El "Monki" Morales habrá de tener en este caso mucho más importancia que la de un simple funcionario que sigue órdenes. Y he aquí por qué Lepage se "apresuró" a negarlo.

Orlando Bosch se mueve ampliamente. Visita amigos, organiza reuniones. Los exiliados cubanos siempre pendientes de alguna nueva esperanza de que Castro está a punto de caer, se venienten alborozados por los estímulos que ofrece Orlando Bosch. No está claro de quien partió la iniciativa, pero le asignan para que le acompañe el fotógrafo Hernán Ricardo, que tra-



La trayectoria del vuelo CU-455 de Cubana de Aviación que explotó en Barbados. Los puntos negros señalan el itinerario recorrido (Guyana-Trinidad-Tobago-Barbados) hasta su destino final: La Habana.

baja en la Oficina de Investigaciones de Luis Posada (ICICA) y también en la DISIP, donde según informaciones posteriores, con la fachada de Reportero Gráfico tenía acceso para tomar fotos de reuniones de Partidos de izquierda y de reuniones sociales de los diplomáticos de países socialistas. Esta actividad del fotógrafo Hernán Ricardo al parecer comienza desde el año 1974, cuando el Subdirector de la DISIP, Rafael Rivas Vázquez comienza a utilizar sus servicios bajo la terminología de *fotografía operativa*, actividad no agradable para los medios periodísticos. Este trabajo se ensanchó en 1976, con el seguimiento de pasajeros entre Cuba-Venezuela-Guyana-Nor-Corea y que justificaban varios viajes a las Antillas, de Hernán Ricardo.

En los autos de la defensa representada por el Escritorio de Raymond Aguiar y su asociado Francisco Leandro Mora, se manifiesta que en los primeros días de octubre de 1976,

C.A. Pérez hace gimnasia, acompañado de su guardaespaldas Orlando García, quien porta un maletín. Detrás, un edecán de la Casa Militar.



Hernán Ricardo recibe la misión de Ricardo Morales Navarrete, de que se prepare para viajar el 6 de octubre de 1976, para abordar el vuelo CU-455 de Cubana de Aviación, con ruta Guyana-Cuba, con escalas en Trinidad, Barbados y Jamaica. En este vuelo viajarán unos diplomáticos norteamericanos y es interés de la DISIP identificarlos fotográficamente.

Al parecer para Hernán Ricardo esto es un "caliche" (en la jerga periodística un trabajo fácil) y no vacila en invitar a su colega el fotógrafo Freddy Lugo, quien es ajeno a las actividades policiales y políticas de Hernán Ricardo. En esta ocasión a Hernán Ricardo se le provee de un pasaporte venezolano, a nombre de José Vázquez García. Según han declarado Ricardo y Bosch, el 5 de octubre se despiden y le anuncia que tiene que hacer unas diligencias personales y que regresará en tres días.

### El atentado

El 6 de octubre de 1976 llega al aeropuerto de Barbados, a las 12:25 pm. un DC-8 de Cubana de Aviación, que efectuaba el vuelo CU-455. 18 pasajeros bajaron de la nave cubana en Barbados y 13 pasajeros suben con destino a Jamaica. A la 1:15 pm. el avión despegó y 9 minutos más tarde el piloto reportó por radio: "Tenemos una explosión a bordo y señaló su intención de regresar al aeropuerto para un aterrizaje de emergencia". Entre los 18 pasajeros que habían bajado en Barbados, están los fotógrafos venezolanos Hernán Ricardo y Freddy Lugo.

El radar indicó que el avión hizo un "banqueo" por la derecha hacia el aeropuerto. Hay testigos que vieron el avión debajo de las nubes cerca del mar, emitiendo humo negro y con el intento de iniciar una subida muy in-

clinada, perder altura y caer con la nariz hacia abajo y el ala derecha hacia abajo también, hundiéndose rápidamente en el mar. El tren de aterrizaje estaba afuera, cuando se produjo el desastre.

No hubo sobrevivientes. 73 muertos (25 tripulantes y 48 pasajeros). El DC-8 siniestrado había sido arrendado por "Cubana de Aviación" a "Air Canadá". Sólo pudieron rescatarse 15 cadáveres, restos del avión y 14 maletas. Sólo 3 maletas exhibían daños que no eran atribuibles al impacto del accidente. Eran las maletas del equipo de esgrima, las cuales habían sido colocadas personalmente por los atletas, en el departamento trasero del aeropuerto de Piarco, en Trinidad.

Los 23 testigos que declararon ver por última vez el DC-8 de Cubana de Aviación, que se encontraban en botes, vieron salir humo del avión, y otros saliendo humo de la cola del avión y del motor número 3.

El día 7-10-76, unas horas después del desastre, la policía de Trinidad-Tobago en base a un dato que recibieron del exterior, detuvieron a los fotógrafos venezolanos Hernán Ricardo Lozano y Freddy Lugo, quienes se encontraban alojados en el "Holiday Inn" de Trinidad, indicándolos como autores de la voladura del avión. Ese mismo día son arrestados en Caracas, Luis Posada Carriles y Orlando Bosch, sindicados como co-autores del hecho. ¿Qué relación de causalidad existía?

El representante de Cubana de Aviación en Guyana, Sr. Santos, describió a las autoridades de Barbados que el DC-8 había llegado al aeropuerto de Timehri, el martes 5 a las 8:35 de la noche y estacionado en el puesto número 1. Fue puesto bajo vigilancia del servicio de seguridad cubano y de las autoridades del aeropuerto. El avión fue limpiado esa misma noche, la basura sacada y quedó en óptimas condiciones para el siguiente día. Además del Sr. Santos estuvo presente su colega, Lázaro Otero, quien murió en el accidente.

El día 6-10-76 los documentos para el vuelo fueron recibidos media hora antes de la partida de la aeronave, por el Sr. Martí. Ni el Sr. Otero, ni el Sr. Martí pueden declarar porque ambos murieron en el accidente.

La tripulación y pasajeros abordaron el fatídico vuelo en el aeropuerto de Timehri de Guyana, el miércoles 6 de octubre, a las 9:35 de la mañana. Nadie aparte de la tripulación, pasajeros y oficiales de la Cubana de Aviación subieron al avión, excepto un oficial de aduana que rompió los sellos de los licores libres de impuestos.

El DC-8 de Cubana de Aviación no partió inmediatamente, y lo hizo a las



El líder anticomunista cubano Dr. Orlando Bosch Avila, acusado por la Disip como autor intelectual de la voladura del avión cubano.

10:57 de la mañana, con 27 minutos de retraso debido a una solicitud oficial del gobierno de Guyana, para que esperara una delegación diplomática de Nor-Corea, compuesta de 5 personas que deseaban tomar ese vuelo. Ningún medio de comunicación, ni autoridad alguna registro esta solicitud oficial del gobierno guyanés. Santos, el funcionario de Cubana de Aviación en Guyana, declaró en Barbados que en el aeropuerto de Timehri todo se desarrolló normalmente y todas las medidas de seguridad fueron tomadas, incluyendo la identificación del equipaje, que es efectuada por cada pasajero. Esta declaración contrasta con la del funcionario de la British West Indian, en Barbados, señor Glyne Clarke, y los señores Arnod Oruick y Feona Stalla, también pasajeros, quienes afirmaron que les llamó la atención que el procedimiento de seguridad rutinario no se efectuó en el aeropuerto de Timehri, Guyana.

#### De Trinidad a Barbados

El DC-8 en vuelo CU-455 llegó a Trinidad a las 11:50 y sólo dos pasajeros desembarcaron, y debido a que el personal de la British West Indian se había declarado en huelga, no se permitió desembarcar a los pasajeros en tránsito. Como había huelga el avión no fue limpiado ni la basura fue sacada.

Entre los pasajeros que abordaron el vuelo en Trinidad rumbo a Barbados estaban Hernán Ricardo y Freddy Lugo, quienes habían pernoctado en el "Holiday Inn", de Puerto España. En horas de la mañana habían llegado al aeropuerto Piarco, de Puerto España. Chequearon el equipaje y los boletos en el mostrador de la British West Indian y Hernán Ricardo recibe el ticket correspondiente de su maleta. Freddy Lugo sólo lleva un maletín de mano.

Se comentó que habían "forzado" el subir en este vuelo; pero se comprobó con las reservaciones hechas desde Caracas, que este vuelo había sido programado con anticipación. En este aeropuerto de Piarco si se tomaron

medidas de seguridad. Con la ayuda de la tripulación y algunos pasajeros (presumiblemente agentes de seguridad cubanos) se procedió al chequeo de los pasajeros y sus equipajes.

Posteriormente cuando fueron arrestados en Trinidad la maleta de Hernán Ricardo y el maletín de Freddy Lugo, fueron objeto de una experticia química en Puerto España, a los efectos de determinar una posible contaminación con sustancias explosivas y en autos consta que la experticia arrojó resultados negativos y se encuentran a la orden del Tribunal.

El vuelo entre Puerto España, (Trinidad-Tobago) y Barbados se desarrolló normalmente, salvo un incidente de que Hernán Ricardo se quedó encerrado en el baño, debido a que la puerta se quedó atascada, teniendo que gritar por ayuda, y con la presencia del Capitán de la nave se logró abrir la puerta. Este incidente fue testificado por los testimonios de Hubert Marshall y Kamath Ramadas. Hernán Ricardo y Freddy Lugo llegaron a Barbados y se alojaron en el Hotel "Holiday Inn", llegando aproximadamente a la 1:50 de la tarde. A las 4:30 de ese día se cambiaron para el hotel Village Hotel. Cerca de las 8:30 de la noche se dirigen al aeropuerto de Barbados, toman un avión de la BWI y regresan a Trinidad. Ciertamente, estos cambios y breve estadía, es una conducta sospechosa, que ha servido para incriminarlos seriamente. Sin embargo, versiones muy serias, indican que los fotógrafos sí estaban en una misión de "inteligencia" pero fotográfica, no de sabotaje.

#### Actúa la DISIP y entra en escena Bosch

24 horas después de la explosión del avión de Cubana de Aviación, donde perecieron 73 personas, se produce la repercusión del accidente. En Venezuela donde había actuado el equipo de esgrima que iba a bordo se produjo una reacción de repulsa por el hecho terrorista. El 7 de octubre de 1976 la DISIP inició investigaciones y dictó un auto de proceder manifestando "que al tener conocimiento a través de publicaciones de agencias internacionales, publicadas en la prensa, el día anterior, donde se estrelló un avión de Cubana de Aviación, en la costa Oeste de Barbados, pereciendo su tripulación y pasajeros y que como presuntamente el hecho se debió a sabotaje perpetrado por una organización terrorista, la cual puede tener en su seno cuadros de nacionales venezolanos, se ordenó abrir la correspondiente averiguación".

Horas más tarde, en la madrugada del 7 de septiembre de 1976, la policía de Trinidad-Tobago, actuando con base a un "misterioso" dato que le fue

administrado, detienen a Hernán Ricardo y a Freddy Lugo, cuando se encontraban en el Hotel Holiday Inn de Trinidad, sindicándolos ya, como autores de la voladura del avión de Cubana de Aviación.

Mientras esto ocurría en Trinidad, en Caracas, Orlando Bosch y Luis Posada son invitados cordialmente a que se queden en la DISIP. El abogado Francisco Leandro Mora explica este episodio así: "A mis defendidos se les dijo que el ambiente estaba un poco caliente y los cables internacionales ubican a Bosch en Caracas y la DISIP no quiere correr riesgos y te pide que te ocultes en la DISIP hasta que pase la tormenta. Bosch confiado acepta y es instalado en las dependencias de la Secretaría General, desde donde él y Luis Posada, literalmente despachan sus asuntos".

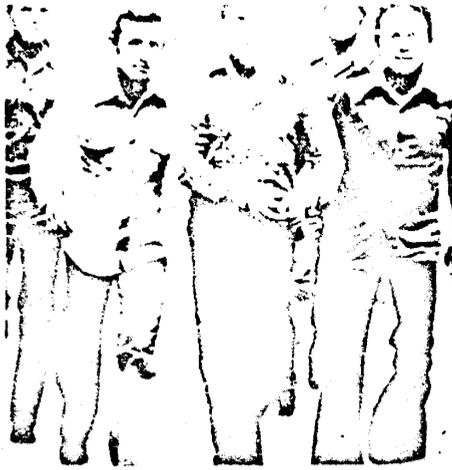
Agrega el abogado defensor: "Transcurrieron varios días en esas circunstancias. El Comisario Orlando García los visita diariamente e incluso salen a comer. Un día Orlando García desaparece y al día siguiente son bajados a una celda común. Se les trata como reclusos en el caso del avión cubano y puestos a la orden de los Tribunales".

Es bueno aclarar que Orlando García es un hombre de absoluta confianza de Fidel A. Pérez y actualmente Jefe de su escolta.

Hernán Ricardo ha declarado que mientras estaban en Puerto España, el personal detectivesco y subalterno les creó una tormenta psicológica de todo tipo, diciéndonos cada día que nos iban a mandar a Cuba, de que si no nos ahorcaban en Trinidad, nos ahorcarían en Barbados o se nos enviaría a Cuba y otras cosas por el estilo como no dejarnos ir al baño, no tomar agua, ni dejarnos dormir".

No embargo, Lugo y Ricardo, presos en Trinidad acusados de cometer un crimen en Barbados ...o en aguas internacionales o en territorio técnicamente cubano, no son juzgados ni en Trinidad, ni en Barbados, ni en Cuba ni en Venezuela. ¿Por qué? ¿Qué los se movieron entre Trinidad, Cuba y Venezuela para que los fotógrafos venezolanos fueran enviados a ser juzgados a Caracas? ¿Qué ofreció y prometió Pérez a Castro y a Eric Williams para que éste último, un amigo de Castro, accediera a enviar a los venezolanos a Caracas? En esto intervino otra persona de la absoluta confianza de Pérez: David Morales Bello.

Antes de que les fuera dictado auto de detención a Hernán Ricardo y Freddy Lugo, ambos rindieron declaración en seis oportunidades. Las tres primeras en Trinidad, tomadas bajo juramento, según lo manifiesta el



Luis Posada Carriles, venezolano nacionalizado, acusado conjuntamente con Orlando Bosch, como autor intelectual de la explosión del avión cubano.

comisionado-delegado de policía de Trinidad-Tobago, señor Dennis Elliott Randward. Las tres posteriores declaraciones fueron rendidas en la DISIP, la primera bajo juramento, la segunda se acogieron al precepto constitucional y la tercera para ampliar sus declaraciones anteriores.

El abogado de la defensa, Francisco Leandro Mora, interviene y explica: "todas estas declaraciones están fechadas antes del 2-11-76 antes que el Fiscal General de la República intentara su acción, lo cual las hace radicalmente nulas y además las declaraciones bajo juramento no tienen valor jurídico alguno, son nulas".

Las declaraciones hechas por Hernán Ricardo y Freddy Lugo en Trinidad, también son nulas, primero porque fueron hechas bajo juramento, luego los funcionarios policiales trinitarios procedieron de acuerdo a "confidencias" recibidas, sin ningún testigo ni prueba, y se hace difícil la investigación porque los policías trinitarios hablan en inglés y los venezolanos Ricardo y Lugo hablan en español. En el caso de Orlando Bosch y Luis Posada, la DISIP procedió ilegalmente a los arrestos el 7 de octubre de 1976, porque no eran "reos in fraganti"; al arrestarlos preventivamente". El Ejecutivo Nacional sin previa investigación, consideró demostrado plenamente el "cuerpo del delito" basado en inexplicables informaciones. ¿Cuáles fueron?

¿Si Hernán Ricardo que es funcionario de la DISIP, es enviado a tomar fotos a Guyana de unos nor-coreanos que van hacia Cuba, qué explicación tiene para presionar su arresto a la policía en Trinidad, 24 horas después del accidente? ¿Solamente sabía la DISIP que Hernán Ricardo iba a una misión de espionaje a Guyana? El arresto casi simultáneo de Orlando

Bosch y Luis Posada en Caracas, tiene similares características. Bosch es invitado por el gobierno. Se le dan facilidades, carnet de la DISIP; armas y se le pagan los gastos en el Hotel Anauco-Hilton. Es invitado del gobierno venezolano, o de importantes funcionarios de la seguridad del Estado, ¿por qué se le atrapa?

¿Para qué se trajo a Bosch a Venezuela? Iba a cumplir un mes de estadía en Caracas, cuando se le arresta por la explosión de un avión a cientos de millas de Caracas. ¿Sabía el gobierno nacional que Bosch tenía este proyecto y al ser capturados dos venezolanos, de los cuales uno de ellos andaba con Bosch, decide para aplacar la tormenta, dar un paso al frente y arrestarlo?

### Las pruebas contra los venezolanos

Lógicamente el arresto de Bosch, aplacó las iras del gobierno de La Habana, que se sintió satisfecho por sacar de la circulación a un temible adversario.

¿Cuáles son las pruebas que existen en los autos para vincular a Bosch y Posada con la explosión del avión de Cubana de Aviación, y con la supuesta acción cometida por Hernán Ricardo y Freddy Lugo, quienes abandonaron el avión precisamente una hora antes de que explotara?

Estas son las razones:

- Marinés Vegas la "novia" de Hernán Ricardo recibe una llamada de éste desde Trinidad donde le dice que localice a Luis Posada, le da dos teléfonos, y que le diga que "el" autobús iba cargado de perros", pero ella asegura que por miedo no llamó.
- La Secretaria Celsa Toledo de la Oficina de Investigaciones de Posada, asegura que no recibió ninguna llamada de Hernán Ricardo desde Trinidad, aunque las autoridades para esa fecha manifiestan que Hernán Ricardo habló con ella.
- Otra de las inculpaciones, es que Luis Posada asignó a Hernán Ricardo como acompañante de Orlando Bosch. En las declaraciones de Ricardo se asegura que intentó hablar dos veces con Luis Posada, pero como éste estaba fuera de la oficina, habló con Celsa su Secretaria.
- Según las declaraciones oficiales, Hernán Ricardo dijo que en la oficina de Luis Posada se celebraban reuniones políticas con relación a Cuba y que en alguna oportunidad, Posada le prestó su oficina a Bosch para que realizara gestiones de recaudaciones de fondos para su actividad política.
- Ahora, en la "Agenda" decomisada

a Hernán Ricardo en Trinidad, el primer nombre que aparece con los teléfonos de la oficina de la DISIP es el nombre del Comisario Orlando García, pero no aparece el nombre de Bosch.

Por lo que se ve lo único que se encuentra comprobado en el expediente de las relaciones de Luis Posada y Orlando Bosch, con Hernán Ricardo relacionándolo con la explosión del avión de Cubana de Aviación, en el supuesto de que hubiera sido Ricardo el autor material, es que Hernán Ricardo prestaba sus servicios en la empresa de investigaciones (ICICA) propiedad de Posada y que trató de comunicarse con él desde Barbados y no pudo hacerlo. Además, de que Posada asignó a Hernán Ricardo como acompañante en las diligencias de actividad anticastrista que efectuaba en Caracas.

Otro de los argumentos para involucrar a Orlando Bosch y Luis Posada como co-autores de la explosión del avión cubano, es la fabricación de un arma de guerra: el explosivo que destruyó el avión. Pero no hay ninguna prueba, ni elemento de sospecha que permita detectar que Bosch y Posada hayan fabricado el temible C-4 casístico, y que se lo hayan entregado a Hernán Ricardo y Freddy Lugo.

La detención se ordenó, tanto de Bosch y Posada en Caracas, como de Ricardo y Lugo en Trinidad, esta última a través de "un dato" que alguien transmitió a la policía trinitaria, sin ningún testigo o prueba que asegure que los 4 acusados son culpables. ¿Qué fuerza policial, o de inteligencia internacional pudo haber susurrado que éstos eran los culpables?

Para acusarlos era necesaria la presencia de peritos, o que en su defecto existieran armas o instrumentos que hubieran servido o estuvieran preparados para la comisión del delito, huellas, rastros o señales que hubiere dado la perpetración de un delito, o las declaraciones de testigos oculares, con los indicios que produzcan el convencimiento de su ejecución.

Y sin rubor alguno, el Fiscal General de la República, José Ramón Medina intenta la acción el 1º de noviembre de 1976. No practica ninguna diligencia, ni siquiera dictado el correspondiente auto de proceder, sino ordena la medida privativa de libertad, pero ya los supuestos reos estaban arrestados en la DISIP.

A Hernán Ricardo y Freddy Lugo les acusa la policía de Trinidad-Tobago de ser los autores materiales del hecho, mediante la introducción de material explosivo plástico del conocido como "C-4", y se relaciona a Hernán Ricardo como el autor por haber estado encerrado en el baño de

la aeronave, siendo necesaria la intervención del capitán para abrir la puerta que quedó atascada. El hecho de que Ricardo y Lugo hayan viajado en ese vuelo CU-455 y lo hayan abandonado precisamente en Barbados, era bastante sospechoso para las autoridades trinitarias.

### El Informe Inglés

RESUMEN publica por primera vez en el país el famoso "Informe de los peritos Eric Newton y Carlos Fabbric, que no había sido incorporado al expediente con sospechosa mala intención y que fue elaborado en los laboratorios del Royal Armament Research & Development Establishment (RARDE) de Gran Bretaña, con experiencia en más de 200 explosiones aéreas.

La presencia de estos peritos fue solicitada por el gobierno de Barbados a Gran Bretaña. Los peritos estuvieron del 10 al 16 de octubre de 1976 en la escena del desastre y se llevaron en valija diplomática especímenes del accidente y redactaron el Informe. El Informe de los peritos llegó a Caracas, el 2 de diciembre de 1976 y nunca fue incorporado a los autos. La declaración de Eric Newton es la siguiente:

*"La explosión se produjo a bordo, por un artefacto cuya sustancia explosiva es comercial, y la explosión ocurrió en el departamento de carga y equipajes del DC-8 de Cubana de Aviación, el cual está ubicado en la parte inferior del fuselaje".*

Si esto es cierto preguntó el Fiscal Militar, ¿cuáles son los hechos o evidencias que les permitió tanto a ustedes, como al Instituto RARDE llegar a esta conclusión?

*"Para llegar a esta conclusión nos basamos en varios hechos".* El primero de "ellos es que los daños ocurridos a las maletas ubicadas en el compartimiento trasero de equipajes, son consistentes con la ocurrencia de una explosión. Se realizaron varias pruebas químicas y de otra índole sobre las maletas y los residuos químicos existentes en ella y se logró detectar nitroglicerina. Segundo: fragmentos del cojín de uno de los asientos de pasajero (forro del cojín) se encontró incrustado en una de las balsas de goma ubicada en el techo del avión.

El material incrustado se halló que estaba generalmente esparcido entre los equipajes y el compartimiento trasero de equipajes. Tercero, por el número del serial se determinó que la balsa de goma estaba ubicada en la parte trasera del avión, por encima del compartimiento de equipajes.

Cuarto, incrustado en la parte inferior de uno de los forros de los cojines, se encontró material fibroso amarillo



Freddy Lugo, venezolano, acusado como autor material de la voladura del avión cubano en Barbados.

que está ubicado por debajo del piso del avión y concretamente todo alrededor del departamento de equipajes. Quinto, el forro blanco que reviste el material de aislamiento amarillo, mostró señales de explosión y del calor producido por la explosión (fogonazo).

Sexto, los experimentos llevados a cabo en laboratorios demuestran que es necesario que la explosión ocurra muy cercanamente para que pueda ocurrir esta circunstancia de fusión de fibras, si la explosión se produce a más de medio metro de distancia, no se presentará este tipo específico de fusión de las fibras.

Séptimo, algunas fibras de vidrio (Fiberglass) se encontraron incrustadas en la bolsa y en uno de los cuerpos. Esta fibra de vidrio reviste el compartimiento trasero de equipajes. Todos los hechos mencionados, examinados en forma colectiva demuestran que ocurrió una explosión en el compartimiento de equipajes, debajo del piso con dirección hacia arriba. El compartimiento de equipajes a que ha hecho referencia es el que se encuentra en la parte trasera del avión.

A una nueva pregunta del Fiscal Militar, sobre algún tipo de explosivo militar éste respondió:

*"Se realizaron varias experticias con el objeto de determinar si se habían utilizado otros tipos de explosivos militares o comerciales y no se halló ninguno, y en relación al explosivo C-4 que contiene alrededor del 92% de RDX, no contiene nitroglicerina y por lo tanto no se encontró explosivo C-4."*

Los Fiscales Militares después de aceptar el hecho de que se usó nitro-

glicerina, y en ningún momento el plástico explosivo C-4, preguntaron que pruebas podían determinar de que la explosión no se produjo en el baño trasero del avión?

Una explosión ocurrida en el baño trasero no habría producido los daños a las maletas, a los cojines y sus respaldos, y la dirección de la explosión se habría producido hacia arriba como ocurrió de hecho en este caso. La distancia entre el baño trasero y el compartimiento de equipajes es de cuatro metros aproximadamente del compartimiento de cargas".

El extremo posterior del compartimiento de equipajes está ubicado debajo del asiento N° 27 y la balsa de goma se encontraba ubicada aproximadamente encima de dicho asiento. En este estado interviene el abogado defensor y expone -que se tiene constancia que el experto para replicar su respuesta anterior tuvo a la vista el plano del avión DC-8-43 similar al accidentado el 6 de octubre de 1976 y que estaba arrendado por Cubana de Aviación a la Aerolínea Air Canada".

Este Informe Técnico de la RARDE fue entregado por Eric Newton al Tribunal. El estudio de laboratorio está constituido por 31 folios útiles y 48 fotografías, con texto en inglés. En este Informe se precisaba que la explosión se produjo en el compartimiento de equipajes, no en el baño del avión.

El perito Carlos Fabbric como testigo respondió así al interrogatorio:

¿Diga el testigo por qué no pudo haber estallado el artefacto explosivo que se supone estalló en el avión, en los baños traseros del mismo, en lugar del compartimiento de carga, como afirman los peritos?

**Respuesta:** "Sin suposiciones, el artefacto explosivo que causó la pérdida de la aeronave que nos concierne, de haber explotado en cualquiera de los baños traseros del avión, jamás hubiera podido lanzar evidencias al compartimiento de carga trasero, que queda aproximadamente a unos cuatro metros y separados, con varias divisiones".

**Fiscal Militar:** ¿Diga el testigo si las lesiones que pudieron observarse a las víctimas del avión concuerdan con la tesis de que el artefacto explosivo estalló en el compartimiento de carga en el baño trasero del avión?

**Respuesta:** "Considerando que habieron a flote 15 cadáveres, se deja constancia que solamente a unos cinco de ellos se le hizo autopsia en Barbados, aunque no se le hizo estudio balístico, a la fragmentación que presentaban sus cuerpos, los fragmentos de diferentes indoles encontrados en algunos de dichos cadáveres, tienen entrada básicamente laterales.

Considerando la posición del cuerpo del pasajero sentado en el avión, que como se sabe, es básicamente en fila india, de haber ocurrido la explosión por debajo de un asiento de pasajeros, aparte de tener que presentar los materiales circundantes, las evidencias de las cuales se hizo referencia anteriormente, es lógico de que los orificios de entradas de los fragmentos en los cuerpos, debieran ser básicamente por su parte posterior o inferior posterior, pero nunca laterales, a menos que la explosión venga de la parte de abajo y entonces si podemos por línea lógica de ubicación encontrar fragmentos con líneas de orificios de entradas laterales en los cuerpos. "Lo que acabo de afirmar descarta por lo tanto, cualquiera colocación de artefacto explosivo en la zona de los baños" y la coloca en el compartimiento de carga posterior del avión. "Una carga con fuerza suficiente para mandar sus fragmentos en cualquier parte de los cuerpos de los pasajeros desde los baños posteriores del avión, hubiera tenido la fuerza suficiente para destrozarse la aeronave en pleno vuelo, cosa que como sabemos no ocurrió", ya que se calcula que para efectos del peso de la carga explosiva utilizada juzgamos a un peso inferior a "la libra" y que el avión después de haber reportado la explosión voló varios minutos."

**Fiscal Militar:** "Tengo entendido que en el cuerpo de una de las víctimas, aparentemente abotonado entre las ropas y la piel de las mismas, se encontró además de otras series de fragmentos, el botón o tornillo que gradúa el volumen de un radio portátil y ese botón o tornillo se encontraba en buen estado. ¿Diga el testigo, si tiene conocimiento de tal hecho y si es posible que un cartucho de dinamita hubiese podido estar en el radio



Hernán Ricardo, venezolano, acusado también como autor material de la explosión del avión cubano.

Comer bien  
disfrutar  
su habida fortuna  
en el momento.  
Dinamite Grill  
le mota

**RESTAURANT  
DIAMANTE  
GRILL**

Av. Orinoco,  
Las Mercedes  
(a 200 mts.  
de ACO)

Especialidad en carnes  
Comida Internacional  
Bar Jacufo

Reservaciones Teléfono 92-60-20

transistor al cual pertenecía ese botón o tornillo de control del radio?"

**Respuesta:** "En efecto, fue localizada una perilla del tipo que suelen tener los controles de un radio de transistores portátil. Es imposible ubicar de dónde vino, estaba en perfectas condiciones cuando fue extraído de uno de los cadáveres, si bien es cierto que en un radio de transistores se puede fácilmente ocultar una bomba, en base a mi experiencia 'creo imposible que dicha perilla de haber pertenecido a un radio lleno de explosivos se haya podido localizar intacta y en estado reconocible'".

**Fiscal Militar:** "Suponiendo que en el día de ayer yo haya llevado oculto en el bolsillo izquierdo de mi pantalón, nitroglicerina similar a la encontrada en el avión en referencia y en el bolsillo derecho y en mi bolso, hubiese llenado también además del mismo explosivo el componente plástico llamada C-4. ¿Diga el testigo si es posible en el día de mañana determinar, primero que yo llevaba explosivos y segundo, si es posible e identificar los mismos?"

**Respuesta:** "Recordando que el componente explosivo básico de las dinamitas de origen comercial es la nitroglicerina y que el componente explosivo plástico norteamericano denominado "composición 4 C-4, es la sus-

ancia denominada RDX, cualquiera de estos explosivos y otros explosivos militares, pueden ser detectados en el plazo mencionado mediante una determinada prueba de reconocimiento que existe para tal efecto".

**Fiscal Militar:** ¿Diga el testigo el tamaño, en pulgadas y centímetros, largo y diámetro de un cartucho de dinamita y si este es posible llevarlo en un bolsillo sin que sea detectado en el caso de ser requisado?

**Respuesta:** "Existen diferentes tamaños que conforman las dinamitas de origen comercial, el más adecuado sería probablemente el de una pulgada por ocho pulgadas (diámetro por largo). Un cartucho de este tamaño para poder atravesar el control anteriormente sugerido, el que lo transporta debiera tener unos pantalones muy especiales y evidentemente la colaboración o el consentimiento de la persona que lo cachea o revisa".

El abogado defensor, Francisco Leandro Mora, agregó a esta disposición: "Las reglas de valoración cualitativa de la prueba de experticia, de acuerdo con nuestras normas procesales, señala el valor probatorio intrínseco del dictamen de los expertos en el juicio penal. Si éstos declaran y expresan con seguridad, como lo han hecho los señores Newton y Fabbri, lo que es consecuencia del análisis de los hechos sujetos a los sentidos, de acuerdo con su arte, profesión y oficio, tal dictamen forma una prueba de testigos y al ser practicada la experticia por dos peritos, como es el caso, constituye plena prueba".

#### Los abogados defensores

El Dr. Francisco Leandro Mora estaba en el oriente del país, cuando vio en los periódicos que habían explotado un avión de Cubana de Aviación, al oeste de Barbados donde habían perecido 73 personas que iban a bordo. A su regreso a Caracas, un cliente lo llamó para que atendiera profesionalmente a un detenido que se encontraba en las oficinas de la DISIP.

Habló con el Subdirector de la DISIP, doctor Rafael Rivas Vázquez y resolvió el problema, pero se sorprendió cuando el mismo funcionario le preguntó si tenía inconveniente en ser nombrado abogado a un detenido que estaba por la explosión del avión cubano, y a punto de ser puesto en libertad.

El Dr. Francisco Leandro Mora aceptó y habló con el detenido, que estaba en una celda, sino precisamente en las oficinas de la Secretaría General, sin ningunas medidas especiales de precaución. Era el líder castrista, Dr. Orlando Bosch. Fue convenido que cobraría Bs. 1000 por sus honorarios y el dete-



**Ricardo Morales Navarrete (Monky)**, cubano, jefe de la división C-54 de contrainteligencia de la Disip, cuando explotó el avión cubano en Barbados, y viejo enemigo de **Orlando Bosch**.

nido no puso reparos. Bosch le informó que irían a verlo unos amigos de la comunidad cubana, que se pondrían en contacto con él.

El Dr. Mora fue por segunda vez a la DISIP para visitar a su cliente. La situación había cambiado. Pasaron como tres horas y Rafael Rivas Vázquez tan amable en la primera visita no lo recibía. Preguntó por el Consultor Jurídico, por el Director, por cualquier funcionario, porque estaba hablando como abogado de un detenido y "amenazó con anunciar a la prensa esta arbitrariedad".

El Subdirector de la DISIP finalmente lo recibió y le habló claro. Hubo cambios de criterio en Miraflores y dieron instrucciones "de que a Bosch lo dejaran ahí y que se j...". Las instrucciones eran precisas, y Francisco Leandro Mora tuvo que adaptarse a las nuevas circunstancias. El día 12 pensaban soltarlo y el 14 de octubre dan marcha atrás. Tenía acceso en niveles medios y altos de Acción Democrática y supo que éste no era el criterio de la mayoría del Partido blanco. AD no aprobaba ninguna acción terrorista, pero no había pruebas de que Bosch y Posada en Caracas, ni Hernán Ricardo y Freddy Lugo en Trinidad, fueron los responsables de la explosión del avión, y por lo tanto muchos importantes hombres de AD había recomendado que dejaran en libertad a los detenidos. Francisco Leandro Mora pudo hablar con Oriando Bosch. Había pasado la primera quincena de octubre y ya no estaba recibiendo libremente en las oficinas del Secretario General, sino estaba encarcelado en la mansión "Las Brisas". El abogado le contó a Bosch las nuevas circunstancias y éste le dijo que unos cubanos lo visitarían. Pocos días después el escritorio del

Dr. Francisco Leandro Mora estaba lleno de cubanos. En una importante reunión recibió a varios, Vicepresidente de empresa de televisión, de alimentos y otras empresas importantes. Le dijeron: "por sus honorarios no se preocupe, la comunidad cubana pagará esto".

Cuando Francisco Leandro Mora comenzó su batalla legal contra la doctora Delia Estaba Moreno, (quien tenía a su cargo el expediente) y sus declaraciones por las irregularidades del proceso subieron de temperatura, irónicamente se produjo un colapso en la reacción de esos cubanos-venezolanos. Los "grandes ejecutivos" se echaron para atrás. Llegaron instrucciones de parte del Ejecutivo Nacional, de quien apoyara con recursos para liberar al Dr. Orlando Bosch y a Luis Posada iban a ser presionados. La mayoría trabajaba en importantes empresas y tenían experiencias, "de que en Venezuela no es muy aconsejable, retar al Presidente".

El abogado de Bosch, comenzó a sentir la presión de hostigamiento de la policía política. Lo seguían, pero se hacían visibles para que se diera cuenta. Tuvo una reunión con su hermano, el Dr. Reinaldo Leandro Mora, a quien le comunicó lo que sucedía y sólo le pidió cerciorarse de dónde partía la vigilancia y el hostigamiento. Era la policía política. El Ejecutivo Nacional tenía metidas las manos en el caso. Y además de ser arrestado y llevado incomunicado a Cotiza se intentó un estrangulamiento económico, y supo de buenas fuentes que el principal artífice era el Ministro de Relaciones Interiores Octavio Lepage.

La situación cambió. Francisco Leandro Mora se unió con el Dr. Raymond Aguiar y otros abogados y montaron un escritorio. Había más recursos para la batalla legal, porque el Dr. Raymond Aguiar, era el abogado del otro detenido Luis Posada Carriles. El Dr. Francisco Leandro Mora dijo a RESUMEN que presentía irregularidades, pero no tenían pruebas, pero cuando el 1º de noviembre el Fiscal General presenta la acusación, después de haber permanecido arrestados los detenidos por más de 15 días, todo estaba claro. Esta denuncia del Fiscal es prueba que todos los procedimientos anteriores de la DISIP y de la doctora Delia Estaba Moreno. Juez del Juzgado de Primero de Primera Instancia en lo Penal, desde el 6 de octubre hasta el 1º de noviembre eran nulos.

El primer argumento del penalista era esgrimir el artículo 4 del Código Penal que dice "que sólo se castigarán a los venezolanos cuando estos se

eran en territorio venezolano, con excepciones de los que cometan delitos en la patria en el extranjero y en este caso que hayan venido al territorio nacional y que el Ministerio Público ejerciera la acción. Estos venezolanos, Hernán Ricardo y Freddy Lugo, no vinieron voluntariamente al país, sino "que fueron esposados y a la fuerza al país". Así llegaron el 26 de octubre en un vuelo especial de Puerto La Cruz a Maturín, con una esposa venezolana, que posteriormente fueron trasladados por vía diplomática a las ciudades venezolanas, "porque no se devuelto las esposas".

Otra infracción del proceso penal? El Fiscal General presentó la acusación el 1º de noviembre a las 5 de la tarde y la Juez del Juzgado de Primera Instancia en lo

Penal dicta auto de detención, al día siguiente, 2 de noviembre a las 10 de la mañana. En sólo 12 horas tomó una decisión, que lógicamente ni siquiera leyó, porque el expediente, traducciones y diligencias para simplemente leerlo se necesitan 170 horas de trabajo. En realidad lo que hizo la Dra. Delia Estaba fue anunciar la detención, bajo el asesoramiento de un ex Ministro de Justicia, quien fue todo el tiempo el artífice de esa monstruosidad jurídica, que seguía un lineamiento político a todas luces, de subordinación a presiones extranjeras.

Hay muchas incongruencias -agrega Francisco Leandro Mora-. En primer lugar fue escrito en 6 máquinas de escribir distintas, que revela que muchas manos metieron su opinión, dentro del auto de detención, había un capítulo denominado "PUNTO

PREVIO" que estaba en el centro del documento. Primera vez en la vida que veo un documento judicial, que el Punto Previo no esté al comienzo dijo el Dr. Mora. No debía estar allí, pero estaba, porque muchas voluntades ejercieron presión en el auto de proceder.

El único camino que nos quedaba era buscar fallas para alegarlas ante el Tribunal Superior, que uno se da cuenta leyendo el expediente donde se observan muchos vicios, algunos rayando en delitos, como en el folio 1º del expediente donde figura el auto de proceder del por qué de la averiguación y está fechado el 7 de octubre. El Fiscal presenta la acusación el 1º de noviembre y está foliado por la DISIP el 7 de octubre, cuando ya la DISIP acusaba a Bosch y Posada, como autores.



**Orlando García**, cubano, nacionalizado venezolano está hoy a cargo de la seguridad del ex Presidente Pérez. Cuando el General Raúl Giménez Gainza, era Director de la DISIP, Orlando

era el hombre dos de esa organización policial. Fue Jefe de Capturas de la DISIP durante el gobierno de Pérez y uno de los Comisarios de la DISIP, que recibió en Maiquetía al dirigente anti-castrista Orlando Bosch, cuando éste vino de Nicaragua, en los primeros días de septiembre de 1976, cuando por C.A. Pérez.



**Ricardo Morales Navarrete**, cubano, nacionalizado venezolano y posiblemente también nacionalizado norteamericano. Es conocido como el "Mono" Morales (Monkey). Es un aventurero que trabajó en el servicio de Inteligencia de Castro, y luego pasó a ser agente de la CIA y del FBI. Tuvo misiones de la CIA en Africa. Fue nombrado durante el gobierno de Pérez Jefe de la División de Contraespionaje D-54 de la DISIP y era el Jefe inmediato del fotógrafo Hernán Ricardo en el cuerpo policial y le encargó la misión de fotografiar a 5 nor-coreanos en Guyana. Era enemigo personal de Orlando Bosch, a quien denunció como espía de cargo ante los tribunales norteamericanos, por el atentado a un avión noruego. Orlando Bosch fue enjuiciado en 1988, a raíz de ese juicio, en el testimonio de Morales Navarrete.

que trabajó en el servicio de Inteligencia de Castro, y luego pasó a ser agente de la CIA y del FBI. Tuvo misiones de la CIA en Africa. Fue nombrado durante el gobierno de Pérez Jefe de la División de Contraespionaje D-54 de la DISIP y era el Jefe inmediato del fotógrafo Hernán Ricardo en el cuerpo policial y le encargó la misión de fotografiar a 5 nor-coreanos en Guyana. Era enemigo personal de Orlando Bosch, a quien denunció como espía de cargo ante los tribunales norteamericanos, por el atentado a un avión noruego. Orlando Bosch fue enjuiciado en 1988, a raíz de ese juicio, en el testimonio de Morales Navarrete.

## ¿Quién es quién?

Hace aproximadamente año y medio fue arrestado infraganti, en un contrabando de narcóticos. Los tribunales le impusieron una fianza de 300.000 dólares para disfrutar de libertad condicional. Se aseguró que desde Venezuela fueron a pagar esa fianza a Miami y se menciona a Orlando García como la persona que la pagó.



**Freddy Lugo**, ex fotógrafo de "El Mundo" y del Ministerio de Minas. Todos sus hermanos son fotógrafos. No tenía ningún vínculo personal ni político, con los dirigentes cubanos anticas-tristas. Al parecer, su viaje con Hernán Ricardo, a Barbados, fue una aventura juvenil.

**Hernán Ricardo**, venezolano ex fotógrafo se incorporó a la DISIP desde 1974, en un nueva actividad llamada "fotografía operativa", que su misión era fotografiar la presencia de nor-coreanos, chinos, cubanos y otras misiones de países socialistas. Viajaba con mucha regularidad por países del Caribe, siguiendo el tránsito de personas que viajaban a Cuba. Además de ser empleado de la DISIP, trabajaba en la empresa de investigaciones privadas ICICA, propiedad de Luis Posada. El "Mono" Morales, Jefe del D-54 de la DISIP, le encargó la misión de fotografiar a los nor-coreanos que



viajarían en el vuelo CU-455 de Cubana de Aviación, el cual abordó y explotó después de abandonarlo, y que sirvió para hacerlo en un importante sospechoso.

**Luis Posada Carriles**, conocido como el "Comisario Basilio", trabajó en la DISIP durante los gobiernos de Leoni y Caldera. Tenía una oficina de investigaciones, llamada ICICA en la que trabajaba también el ex fotógrafo Hernán Ricardo. Fue arrestado por la DISIP, conjuntamente con el Dr. Orlando Bosch.



**Dr. Orlando Bosch**, dirigente anticas-trista, respetado como un dirigente de acción con un largo historial de acciones variadas contra el gobierno de Castro. Fue arrestado en 1968 en EE.UU., por el bombardeo a un barco que haría escala en Cuba, cumplió condena de 5 años, y luego viajó por todos los países del Sur y Centro América. En Costa Rica se le acusó de estar preparando un atentado contra Pascal Allende y Henry Kissinger, quienes viajarían a ese país centroamericano. Cuando estaba residenciado en Nicaragua, por instrucciones de la Superioridad de la DISIP se le visó su pasaporte para ingresar a Venezuela, en los primeros días de septiembre, siendo recibido por funcionarios de la DISIP, se le entregó un carnet de ese organismo para portar armas y se le alojó en el hotel Anaucó Hilton.





Los pasajeros norcoreanos a quien debía fotografiar Hernán Ricardo por misión que le encomendó la Disip. Son Juang No Ik, Kim Do Yun, Pak Je Chin, Ki Bong y Jan Sang Kyu.

### La decisión judicial

¿Cuál era el contenido?  
 "Una bestialidad jurídica. Que las agencias internacionales de noticias publican que ciudadanos venezolanos eran parte de los cuadros de acción terrorista. En realidad hasta el 9 de noviembre no publicaron las agencias de noticias los nombres de Bosch, Posada, Ricardo y Lugo. Es decir que la DISIP "adivinó" por 2 días con anticipación.

Aquí cabe preguntar si los niveles de mando de la DISIP sabía que se iba a producir el atentado al avión cubano, o seleccionó los nombres de los 4 acusados, no se sabe por qué motivos. De saberlo antes, es una criminal acción, porque murieron 73 personas, y de no saberlo es una tremenda irresponsabilidad, que sólo es comprensible si existían viejas rencillas personales, o presiones de algún gobierno extranjero para inculpar a Bosch y Posada y los venezolanos Ricardo y Lugo.

¿Tenía alguna competencia la DISIP para estas actuaciones?

"La DISIP no tenía competencia. No es funcionario instructor y un hecho cometido en el exterior, no están los supuestos legales para iniciar la acción".

¿Por qué lo hizo entonces?

"Porque tenía una premeditada intención de inculpar a los 4 acusados".

¿Cómo siguió el proceso?

"Comenzamos a darnos cuenta que la Juez Delia Estaba Moreno no estaba satisfecha, y a medida que anunciábamos vicios en el procedimiento, pretendía corregirlos entonces, como aminorar el auto de detención sin comprobarse el delito. Efectivamente se había caído el avión, pero no existían las causas de la explosión".

¿Qué hizo la Juez ante esa avalancha de quejas de los abogados defensores por los vicios del procedimiento?

"El 27 de noviembre designa a unos expertos para que determinen las causas por las que se cayó el avión".

¿Por qué se anticipó antes? ¿Tendría que ver el viaje del Presidente Pérez exterior en esos días? Se dan cuenta que ninguno de los testimonios rendidos en el exterior no esclarecen el caso. Además esos testimonios no

cumplían los requisitos legales. La traducción era incorrecta y el propio intérprete público Gustavo Herrera, ahora desconoce esa traducción como la auténtica que supervisó, porque la hicieron varias personas en la DISIP, dentro del más estricto misterio".

¿Se comete alguna otra irregularidad en el proceso?

"A espaldas de la defensa, la doctora Delia Estaba Moreno abre una pieza escondida y toman declaración en forma clandestina, fuera de horas hábiles a 9 trinitarios que habían traído y tenían hospedados en el Anauco Hilton. En esa ocasión, recusamos a la Juez Delia Estaba Moreno, porque cuando nos aparecemos en el Hilton intentan sacarnos a planazos".

¿Cómo que intentaron sacarlo a planazos?

"Detectamos que en una habitación estaban varios testigos, jugando a las cartas con los funcionarios de la DISIP que los custodiaban. Entramos con un reportero, y en el forcejeo, al ver que la televisión había tomado fotos y se había grabado el subido diálogo, optaron por dejarnos ir".

¿Qué pasaba con la recusaciones?

"Las recusaciones eran inútiles por la parcialidad de la Juez, desde el 2 de noviembre de 1976 hasta el 14 de agosto de 1977. Ya no quedaba tribunal donde llevar el expediente. Era un verdadero ruleteo y todos los tribunales se inhibían. Aquí nace un nuevo



La juez Delia Estaba Moreno

ingrediente. La Juez Delia Estaba Moreno decide enviarlo a los Tribunales Militares y esto sucede una semana después, que la Juez visitó en audiencia a Miraflores, cuando dijo que había ido a visitar al Dr. Carmelo Lauria. La semana siguiente, un sábado 14 de agosto, es remitido a los Tribunales Militares, alegando una traición a la patria".

"En los Tribunales Militares, partiendo de una premisa falsa llegaron a una conclusión errónea. Que todas las pruebas aportadas por la DISIP y por la Juez Estaba eran válidas. No lo revisan como tribunal superior y lo dan por buenas y entra un nuevo ingrediente. En otro tribunal se presenta la acusación del Presidente Pérez, por vilipendio".

¿Por qué es otra incongruencia?

"Al entrar otra acusación se acumula el expediente, pero el ex Presidente que es Comandante supremo de las Fuerzas Armadas, que es quien tiene que decidir si continúa o se suspende el juicio, no puede ser Juez y parte. Esto no tiene sentido".

¿Qué hacen entonces los abogados defensores?

"Para no prestarnos a esta situación, renunciamos a ser los defensores dentro de los Tribunales Militares. Los acusados se solidarizaron con nosotros y se negaron a salir de las celdas y firmar las actas de los tribunales. Les nombran abogados de oficio y los trasladan al Cuartel San Carlos y aparecen una serie de actuaciones donde los reos no firman y sólo aparecen abogados de oficio".

¿Dejaron abandonados a los acusados, sin asistencia legal?

"No. Al llegar el momento de la etapa de cargos, decidimos Raymond Aguiar y yo, reincorporarnos para asistirlos en los cargos y el juicio siguió su proceso normal".

¿Hasta dónde llegaron en los Tribunales Militares?

"Sale Pérez de la Presidencia y se entra en una etapa de promoción y evacuación de las pruebas. La defensa pudo repreguntar con testigos, promover los peritos, solicitar inspecciones oculares y demostrar la inocencia de los acusados. No obstante la rigidez militar, en estos tribunales se permitieron aportar pruebas, mucho más que en la jurisdicción ordinaria y se revisaron las pruebas evacuadas por la DISIP y la Dra. Estaba Moreno, logrando destruir los fundamentos del auto de detención".

¿Cuenta qué sucedió con el informe de los peritos británicos en accidentes aéreos, que era un documento fundamental?

"El informe del RARDE que había llegado a Caracas el 2 de diciembre de 1976, desapareció entre el

Tribunal y la DISIP. Uno inculpaba al otro. Este Informe (verlo textual en RESUMEN) demuestra que Hernán Ricardo y Freddy Lugo no dinamitaron el avión".

Dr. Mora, usted dice que el 12 de octubre cuando visitó al Dr. Orlando Bosch, en la DISIP, pensaban soltarlo y el 14 de octubre, dos días después, dan marcha atrás? ¿Por qué ese cambio del más alto nivel gubernamental?

"A Orlando Bosch el gobierno le ofrece Venezuela como refugio y le habían anunciado que iba a entrevistarse con el Presidente Pérez el 10 de octubre, pero con la condición de no organizar acciones bélicas desde Venezuela, ni atacar la Embajada cubana, ni a Costa Rica y Panamá, y con libertad para atacar a Guyana. Le darian protección, podía recolectar fondos y tendría carnet para portar armas. Bosch respondió que estaba de acuerdo en atacar a Guyana, pero no como mercenario, sino por coincidencia ideológica ya que desde Guyana se abastecían y hacían escalas los aviones cubanos que llevaban tropas a Africa".

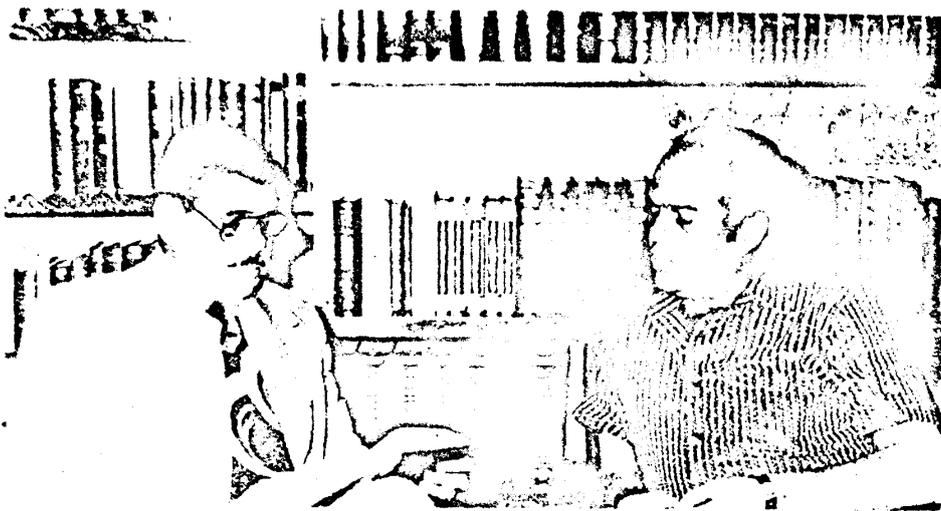
"A Costa Rica no la atacaba, por lo tanto lo aceptaba, pero a Panamá, porque era otro puente del gobierno de La Habana, y existía un tráfico y penetración castrista en ese gobierno. Y así quedaron las cosas y la entrevista entre Pérez y Bosch no se celebró".

En el supuesto caso que Ricardo Morales Navarrete, Jefe de la División D-54 de la DISIP, haya enviado a Hernán Ricardo a una misión fotográfica, en el avión siniestrado, ¿qué motivos tenía para relacionar a Bosch y ordenar su arresto?

Ricardo "Mono" Morales Navarrete fue "testigo de cargo" contra Bosch en los Estados Unidos, en el atentado contra un barco noruego que hacía escalas en EE.UU. Morales Navarrete declaró en los tribunales que -él le vendió a Bosch la bazooka con que sañoneó ese barco-. Por ese delito Bosch recibió una condena de 10 años en las cárceles norteamericanas y luego se convirtió en agente de la CIA. Es infantil relacionar a Hernán Ricardo con Bosch, se conocieron, Ricardo se había cansado de viajar por todas las islas del Caribe, en misiones operativas de fotografía para la DISIP".

Es cierto que se produjo una reunión del ex Presidente Pérez con la comunidad cubana en Venezuela, cuando Bosch estaba preso?

Esta reunión se celebró antes de las elecciones y se pactó con el anfitrión esa condición: que no se hablara de la guerra. En una residencia del Este se reunieron, y toda la conversación de



Los abogados Francisco Leandro Mora y Raymond Aguilar, abogados en principio de los cubanos Orlando Bosch y Luis Posada Carriles y ahora también de los venezolanos Hernán Ricardo y Freddy Lugo. Han librado una batalla legal que en octubre cumplirá 4 años, por la absolución de sus defendidos y persistentes acusadores de irregularidades en el proceso.

Pérez se concentró en pedir que votaran y buscaran votos para el candidato de AD. Pero no estaba previsto que alguien disintiera y el publicista Francisco Chao Hermida, les agió la fiesta, porque le preguntó a Pérez, que si él creía que Bosch había preparado un atentado contra Pascal Allende, porque lo invitó a venir a Venezuela. El Presidente Pérez, dio la espalda y se marchó, cancelando la conversación".

Quedarán en el vacío muchas conjeturas. ¿Por qué el gobierno de Pérez invitó a Orlando Bosch al país y posteriormente ordenó que se le enterrara en una prisión? ¿Influyó alguna potencia extranjera, enemiga de los cubanos anticastro, para que los sacaran de la circulación? ¿Qué razones de Estado tenían los servicios de inteligencia venezolanos para seguir a unos nor-coreanos en viaje hacia Cuba? ¿Era una misión realmente de la DISIP, o era un trabajo paralelo, ordenado por Ricardo Morales Navarrete, quien para ese entonces era Jefe de la División D-54, una oficina de contraespionaje? ¿Fue una decisión expresa del gobierno venezolano invitar a Bosch a que ubicara a Venezuela como su

cuartel general, con las condiciones de que no atacara a Cuba y Panamá, o fue una petición de esos países?

Parece realmente torpe, que el gobierno designe jefe de una división de contraespionaje, a un extranjero como Ricardo Morales Navarrete, quien además tenía los turbios antecedentes de haber trabajado, para la inteligencia cubana, del Sha de Irán, la CIA y el FBI, y nunca podría saberse con precisión para quién trabajaba. Está involucración de funcionarios que tenían rencillas personales, podrían haber dañado y enredado a Venezuela en problemas que no le concernían, por la torpeza de ubicar en posiciones claves de inteligencias a funcionarios sin calificación?

Por la revisión del expediente, los cubanos Bosch y Posada y los venezolanos Ricardo y Lugo, no resisten ni un día más de prisión, pero su libertad inmediata, dadas las tensas relaciones diplomáticas entre Venezuela y Cuba, podrían dañar aún más las relaciones de ambos países. Todavía queda en el aire la pregunta: ¿Quién derribó el avión de Cubana de Aviación, donde murieron 73 personas?

JOSE SUAREZ-NUÑEZ

Jóvenes guyaneses víctimas del atentado.



## Exclusivo

# Toda la verdad sobre el caso del avión cubano

La bomba fue colocada en el aeropuerto de Guyana. Hubo certificación de que el avión fue volado con dinamita. La explosión se produjo en el choque con el mar.

Había tiempo para amerizar, pero el piloto se intoxicó con el humo. Comisario Carlos Alberto Fabbri, que investigó en Barbados, revela detalles del informe que hizo pedir al Fiscal Militar la absolución de los indiciados.

El Informe Técnico, realizado por dos expertos, uno venezolano y el otro inglés, el comisario Carlos Alberto Fabbri, y el ingeniero Eric Newton, son quienes hacen posible que el Fiscal Militar que actuaba como acusador en el caso del siniestro del avión cubano, pida al Tribunal de la causa la ab-

solución de los presuntos implicados en el hecho, ocurrido en agosto de 1976.

Este suceso, que causó conmoción por la magnitud y la importancia, es hoy tema de controversia e interpretación por diversos sectores de la vida nacional y mundial.

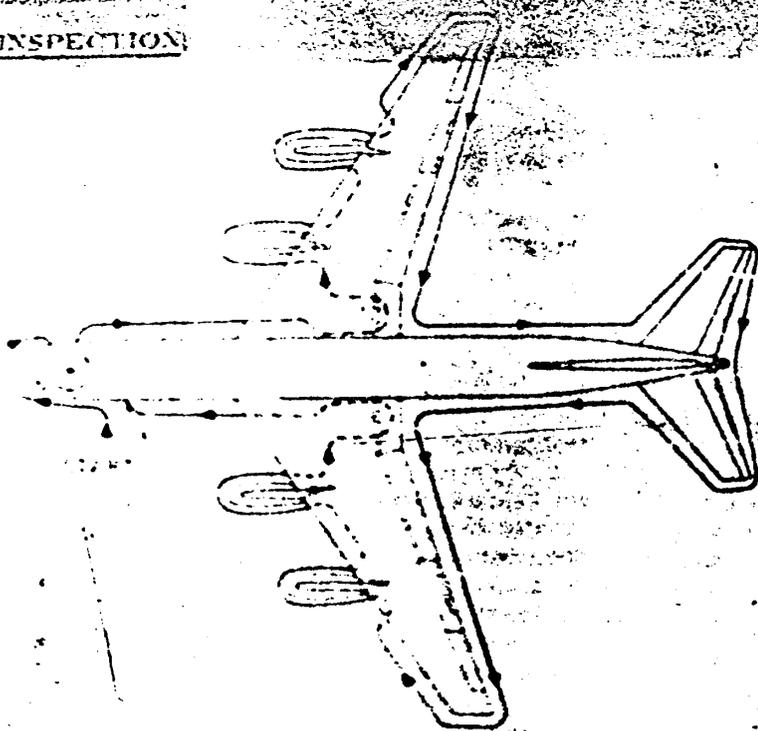
A nivel diplomático, la posible absolución de los implicados —Orlando Bosch, Luis Posada Carriles, Freddy Lugo y Hernán Ricardo— es tema de análisis, porque existe la creencia de que la distensión entre Venezuela y Cuba puede ser afectada.

El sabotaje del avión de la Cubana de Aviación causó la muerte a 76 personas, entre ellos a una delegación de atletas que realizaba un viaje de regreso a su país, mientras se dijo que también hacían la travesía un grupo de funcionarios del servicio secreto de Cuba, así como varios expertos y asesores norcoreanos.

Desde un principio se señalaron a los cubanos antifidelistas Orlando Bosch y Luis Posada Carriles y a los venezolanos Freddy Lugo y Hernán Ricardo, como autores, intelectuales y materiales, respectivamente, del hecho, pero el Informe Técnico de los expertos desvirtúa que estas personas sean responsables del siniestro y este trabajo, que fue producto de investigación y análisis en laboratorios del Ministerio del Aire, en Inglaterra, es lo que obliga al Fiscal Militar a pedir la absolución de los presuntos implicados.

El Consejo de Guerra Permanente, luego de escuchar la intervención del Fiscal Militar, se avocó a estudiar tal versión y posteriormente decidir al respecto.

OR INSPECTION



Este es un modelo del avión explotado

Como la opinión pública ya tiene un criterio sobre la situación planteada, luego de la solicitud del Fiscal Militar, han surgido conjeturas y señalamientos, ubicando a muchos en distintos sectores.

ELITE, en busca de la verdad y de los hechos, de manera exclusiva y sensacional, logró ubicar al comisario Carlos Alberto Fabbri, el venezolano que junto al inglés Eric Newton, realizaron la investigación y determinaron que el artefacto que motivó la explosión y que hizo caer el avión, no fue colocado por las personas que señalan las autoridades que cumplieron el trabajo de pesquisas policia-

Fabbri es un policía de carrera, experto en explosivos. Egresó de la Escuela de la PTJ y más tarde ingresó a la Disip, donde fue fundador de la División de Explosivos de este organismo. Posee el grado de comisario y un amplio currículum en la actividad detectivesca.

#### LA INVESTIGACION FUE ORDENADA POR CAP.

En la dirección de esta revista, el comisario Carlos Alberto Fabbri, respondió a las preguntas que hicieron Asdrúbal Zurita y este redactor. El diálogo fue el siguiente:

¿Cómo llega usted a iniciar la investigación técnica del accidente aéreo que concluye con el Informe de la explosión?

—Encontrándome yo todavía al frente de la División de Explosivos de la DISIP, fui acercado por el doctor J. J. Patiño González, para ese entonces Comisionado del Presidente, quien me solicitó si quería, en base a la experiencia que tenía, abocarme a la investigación, conjuntamente con el técnico inglés Eric Newton, quien había sido contratado por el gobierno de Barbados.

—Es decir, ¿que Patiño lo propuso a nivel de gobierno?

—A nivel de gobierno. Por supuesto, yo le expliqué cuál era mi posición en ese momento, y me dijo que él iba a solicitar el permiso al Presidente. Por cierto que



El comisario Carlos Alberto Fabbri con el director Asdrúbal Zurita y el redactor Luis Mujica.

en ese momento el Jefe del Estado, Carlos Andrés Pérez, estaba fuera del país y se encontraba encargado de la Presidencia el Ministro Octavio Lepage, quien concedió el permiso presidencial. Una vez obtenido, yo me aboqué al caso. El técnico inglés Eric Newton fue traído a Venezuela.

—Ese Eric Newton ¿quién es?

—Es un experto en siniestros aéreos, es ingeniero aeronáutico.

¿Y fue contratado por Barbados para investigar el siniestro del avión de la Cubana de Aviación?

—Cuando se supo del accidente, del sabotaje, el gobierno de Barbados inmediatamente llamó a Inglaterra, al Ministerio del Aire, y ellos tienen una lista de todos sus técnicos que están en retiro, y entonces el Ministerio llama a los que ellos consideran convenientes, o que estén libres en ese momento.

#### NO HUBO PRESION OFICIAL.

—¿Habla interés en el gobierno en ese momento en buscar una solución o una información sobre el accidente o se le dieron instrucciones especiales, o le dejaron actuar libremente, para que, independientemente de todo, elaborara ese informe?

—Yo no fui sometido a ninguna presión. En absoluto; sólo se me explicó que me abocara al caso y que averiguáramos lo que había pasado. Eso fue lo que me pidió el doctor Patiño González a nombre del gobierno nacional.

—¿Alguna otra autoridad habló para ratificarlo en la misión de investigar el caso?

—En realidad no. Tengo entendido que el doctor Patiño González se entrevistó en aquel momento con el director de la Disip.

—¿Era director el General Giménez Gainza?

—Exactamente, pero yo le rendía información al doctor Patiño González.

—Entonces, ¿cómo sigue el proceso?

—El proceso fue el siguiente: fue traído Newton a Venezuela, desde Barbados donde acababa de meter en sacos toda la evidencia que había sido recogida en alta mar luego del siniestro, en contra de toda contaminación.

#### SE INVESTIGARON POCAS EVIDENCIAS.

—¿Cuál era esa evidencia?

—Eran pedazos de forros, la puerta de un baño, y cosas por el estilo. Alguna bombona de oxígeno vacía, un extinguidor lleno y

# JUSTICIA MILITAR

otros objetos que están mencionados en el Informe. Todos estos materiales fueron colocados en un sitio bajo guardia armada. Todos hablan sido puestos en sacos y cerrados herméticamente y por vía consular fueron enviados a los Laboratorios Militares de Inglaterra. Eric vino a Caracas, nos presentaron, pasamos largo tiempo juntos, conversamos sobre el

objetivo de nuestro trabajo; él como técnico en siniestros aéreos; yo como técnico en explosivos, y cuando estuvimos claros en nuestros puntos de vistas, nos fuimos a Inglaterra, y concurrimos a los Laboratorios. Y la evidencia habla llegado, pero todavía estaba empacada; la abrimos y comenzamos la primera parte de la investigación, es decir, la

parte visual del investigador. So metimos la evidencia pieza por pieza durante muchos días a un examen físico, personal, visual y cuando terminamos y nos sentimos satisfechos de nuestras impresiones, intercambiando ideas llegamos a conclusiones paralelas, similares. Entonces dejamos que las evidencias siguieran su proceso de investigación, cuál era su otro proceso, pues pasar poco a poco al examen químico y a los laboratorios metalúrgicos.

Toda esa evidencia pasa, básicamente por tres procesos principales, lo repito, el examen físico del investigador, donde se hacen todas las conjeturas, las hipótesis posibles, el estudio de la posición del avión, el estudio de las cintas grabadas en poder de la Torre de Control, etc; posteriormente pasa al laboratorio con nuestras impresiones, para que el Laboratorio profundice en esa investigación. Fue utilizada la maquinaria más moderna, que se pueda imaginar, y de allí pasaron al laboratorio de metalurgia donde son estudiadas las tensiones de los pocos fragmentos que se pudieron recuperar, me refiero a metales. Fue allí donde se remató el trabajo con la evidencia. Posteriormente el laboratorio se toma su tiempo para hacer la investigación y al cabo de un tiempo no determinado, en este caso unos meses, se produce el informe en conjunto.

—Ahora bien, —añade luego el técnico venezolano Carlos Fabri—, una vez que yo terminé mi investigación, me vine de nuevo con Newton para Venezuela, o sea cumplida la primera parte de la investigación física, y al llegar aquí en la sede de la Disip procedimos a preparar el informe en castellano, con lo que nosotros pensábamos, de lo que había sucedido, el cual firmamos y fue entregado en el Tribunal respectivo.

LA INFORMACION SE ENTREGO A LA DISIP.

—Es decir, ¿que su trabajo fue con el objeto de recabar informa-

## MORIR POR LA PATRIA ES VIVIR



Los 57 cubanos muertos en el accidente aereo.

ción técnica para el Tribunal?

—Exactamente, para la Disip pero con el objeto de enviarlos al Tribunal, porque el Informe fue entregado en conjunto, con todos sus mapas, con una explicación que yo mismo le di a la doctora Delia Estaba, para ilustrar lo que habla sucedido, desde el momento en que el avión sale del aeropuerto hasta el momento en que se lanza la primera alarma. Estuvieron presentes tres Fiscales del Ministerio Público. Les dije lo que habla sucedido, se los ilustré ampliamente, y les expliqué que el informe del laboratorio vendría por vía diplomática, una vez que estuvieran listos, que fue lo que más tarde sucedió.

#### LA EXPLOSION FUE POR UNA BOMBA.

¿Están ustedes convencidos de que la explosión fue ocasionada por una bomba, tienen la evidencia cierta de que eso fue lo que causó la catástrofe?

—Ciertamente.

¿La bomba, dónde fue colocada?

—En el compartimiento trasero del avión, en la zona donde se coloca el equipaje, es decir, lo que se denomina la barriga del avión.

¿Existe el criterio de que la bomba estaba dentro de un equipaje?

—Es muy probable, y esta maleta estaba muy cerca del fuselaje, porque de acuerdo con las condiciones que se dieron, estaba en esa ubicación.

—Es decir ¿que cualquiera pudo haberla colocado en ese sitio?

—Yo tengo entendido que en el único sitio donde los empleados de Cubana de Aviación no sometieron el equipaje a una estricta vigilancia, fue exactamente en el aeropuerto de Guyana.

En Trinidad y en Barbados, donde antes hizo escala el avión, ¿fue objeto de chequeos?

—Chequeos minuciosos, según tengo entendido, por parte de los propios funcionarios de la Cubana de Aviación, quienes no

permiten que una maleta entre al avión sin antes abrirla en presencia de los pasajeros y posteriormente las identifican con el nombre de su propietario, y luego la pasan al avión.

#### FUE UNA BOMBA DE TIEMPO.

—¿Qué tipo de explosivo fue colocado?

—Nosotros determinamos, sin lugar a dudas, que fue una bomba de tiempo, había un indicador de tiempo. El explosivo era dinamita, normal y común.

—¿Pero cartuchos podrían ir como equipaje, o camuflados?

—Pudo ser camuflado, porque era una cantidad de dinamita que no pasaba de dos libras.

—¿Pero de qué tamaño, del tamaño de un lápiz?

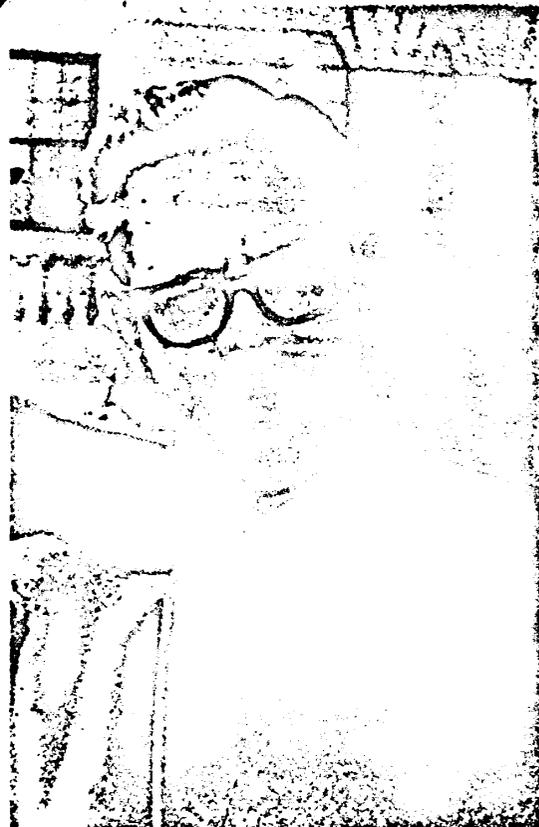
—No pasaba de dos cartuchos, como de ocho pulgadas de largo por dos de grueso cada uno. De los cartuchos corrientes, de esos que se ven en televisión.

#### NO HUBO INTENCION DE EXPLOTAR EL AVION.

¿Esa detonación qué daños causó, qué hizo que el avión explotara?

—Tanto Newton como yo hemos determinado que esa bomba no fue colocada con el objeto de explotar el avión, ni para tumbarlo sino que causaría daños y con ello dar una alarma, pero hubo un factor de mala suerte por la ubicación del artefacto, que cayó en la zona del fuselaje y esa situación causó el incendio, que posteriormente abarcó todo el compartimiento de equipajes y afectó el fuselaje. Estando puesta la bomba en el compartimiento de equipajes, acorazada prácticamente por casi todos los lados, menos por uno, porque estaba muy cerca del fuselaje, como dije antes, esa cantidad de explosivos pudo ser aplacada por la cantidad de equipajes.

El técnico en explosivos apunta, como complemento a su respuesta anterior, que la bomba no



El médico cubano Orlando Bosch.

tenía el poder suficiente para dañar un avión en sus partes mecánicas, ni para destruirlo en pleno vuelo:

—Esa bomba fue puesta, como digo antes, para provocar la atención periodística sobre el caso. —explica Fabbri—, lamentablemente la bomba cercenó los conductos de oxígeno puro que suple al avión. Entre las maletas y el material que conforma la parte interior del avión, la quema de plásticos con el fuego produce gases tóxicos. Inmediatamente con el oxígeno saliendo de la tubería, y el fogonazo de la explosión, alimentó el combustible y hubo unas características especiales y el fuego enseguida se amplió y causó los humos tóxicos.

Fabbri hace una pausa en esta parte de la entrevista, y enseguida continúa su explicación:

—Ahora bien, hay otras cosas. En este avión en particular, donde ocurrió el hecho, los cables de

## JUSTICIA MILITAR

2



Freddy Lugo, fotógrafo venezolano.

control pasan por todo el centro del fuselaje, por debajo de donde uno camina. Aparentemente los cables no fueron cercenados de inmediato. El avión subió, pero quedaron aparentemente dañados. Esto queda demostrado por el siguiente hecho; fue dañado el sistema hidráulico.

—Es decir ¿que a pesar del daño interno, el avión siguió subiendo?

—Sí, siguió subiendo un poco...

### EL PILOTO PIDIO AUXILIO.

—¿Los tripulantes no se dieron cuenta de la explosión?

—No, esto viene de la siguiente forma: el avión sube de Barbados unos 5 u 8 minutos y cuando está en vuelo el capitán lanza una llamada de auxilio a la Torre de Control, si mal no recuerdo, dice "...tenemos fuego a bordo, hubo una explosión". O sea, que en todo momento el capitán estuvo comunicándose con la Torre, porque todo está grabado. En otras palabras, si la bomba hubiese sido para volar el avión, no hubiera podido hablar nada. Pero él siguió hablando. El hablaba en inglés, pero como hay peligro, le sale la lengua madre por causas naturales, se oye en castellano en la cinta cuando le dice al copiloto: "...cierra la puerta, cierra la puerta... que no veo nada".

Añade Fabbri que debajo de la zona donde cayó el avión, navegaba un barco con turistas y también habían pescadores.

—Ellos reportan que el avión comenzó a perder altura y vino bajando. Se oye en la cinta: "Apóyalo, apóyalo sobre el agua... que nos vamos a matar". En la lengua madre del piloto se oye la conversación, porque habían dejado abiertos los micrófonos del radio. Los testigos y los pescadores reportan que salía humo negro por la parte de adelante del fuselaje, por la cabina.

—¿Qué pasa?, se pregunta Fabbri, y él mismo se responde: "que ellos abrieron la escotilla de adelante. Hubo una succión contra-

ria y el humo en vez de salir todo por detrás —es un procedimiento normal que tienen los aviones—, fue chupado hacia adelante y ellos no cerraron la cabina de pilotos a tiempo, y por ello, el humo se mete en la cabina y, como es tóxico, los segó, los intoxicó. Ya no velan nada. Abrieron entonces las ventanillas del frente y por allí salió el humo negro, por eso los testigos ven humo saliendo por el frente. Pero ya el avión no ve, está ciego, ya hay terror a bordo, hay gritos. El avión viene bajando hacia el agua y de repente llega al agua y los testigos observan que hace un esfuerzo final y levanta la nariz, para luego hundirse.

Fabbri da nueva explicación, al decir:

—¿Qué significa esto, que es muy probable que el avión cuando se acerca al agua todavía tiene fuerzas en los mandos y el piloto hace el último intento para salvarlo, y en este momento se parten los cables, porque estaban dañados por la explosión, lo que hace que finalmente se hunda en el mar.

—Eso significa ¿que el avión no explota en el aire, sino que se hunde en el mar?

—En el vuelo hubo la explosión, pero se desintegra cuando choca con el mar. Los testigos estaban a dos millas, y cuando llegan no habla nada, salvo 15 cadáveres mutilados, que flotaron.

### NO FUERON COLOCADAS DOS BOMBAS.

—¿Pero existe la hipótesis de que fue colocada en el baño? y ¿por qué se desvirtúa?

—Yo no tengo la menor idea. No sé por qué existe la hipótesis de que fue colocada en el baño. Técnicamente es imposible. Está comprobado científicamente que la bomba estuvo colocada donde dije anteriormente.

—¿Y por qué no pudo estar colocada en el baño. No pudo haber dos bombas?

—No, imposible. Esto de las dos bombas es típico en una de las preguntas que hizo el técnico

3



Hernán Ricardo, el otro venezolano procesado.

que envió Fidel Castro. El, —por cierto quedó desvirtuado en Barbados—, decía y aseveraba que había dos bombas. Una al frente y otra atrás. Nadie sabe por qué, porque nunca se pudo comprobar.

#### FIDEL CASTRO ENVIO UN TECNICO A INVESTIGAR.

—¿Fidel Castro también mandó un técnico para Venezuela?

—No, para Venezuela no, para Barbados. En aquella ciudad este técnico dijo que hubo dos bombas. Esta aseveración la hacía basado en que uno de los cadáveres que subieron a flote era de una señora que de acuerdo a la lista de pasajeros estaba sentada al frente. Esta persona se había levantado de su asiento y por ello el movimiento que se observa en el recorrido que hace y la salida de su cuerpo del avión luego de hundirse. Toda la evidencia de los cuerpos que subieron a flote demuestran que la explosión fue debajo, en la barriga del avión.

—¿Cuál fue el mecanismo de bomba de tiempo utilizado?

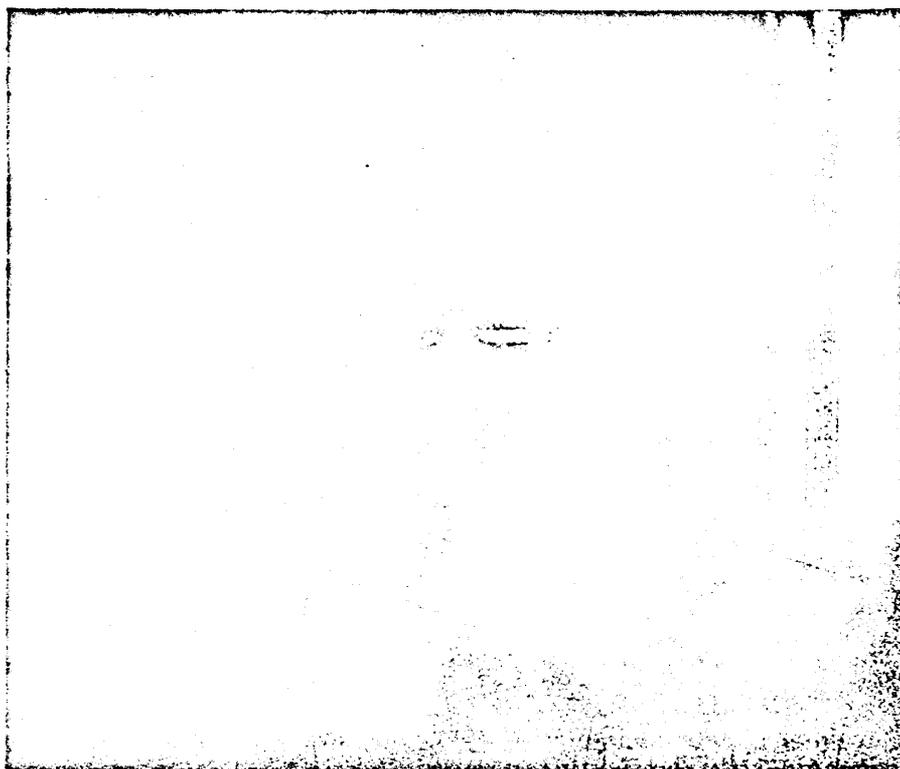
—No se sabe. Se le propuso al señor Fidel Castro, propuesta que él hizo al gobierno de Inglaterra, que si él quería rescatar el avión, era necesario traer equipos especiales, pero el gobierno cubano envió unos remolcadores con ras-tras de ganchos, que dañó las partes del avión, porque con un equipo tan primitivo no se podía rescatar el aparato, porque a esa profundidad no se podía hacer otra cosa. Fue una estupidez...

#### LOS RESTOS DEL AVION FUERON DESTRUIDOS.

—¿Qué profundidad tenía el mar?

—Uff, allí se calcula en unos 500 a 600 metros. Los ganchos lo que hicieron fue separar las partes, al chocar con las piezas del avión y las movieron.

—¿Cómo sabemos esto? se interroga Fabbri, y responde: "porque fue un crucero de la armada británica que fue enviado al lugar y



*"Creemos que no había intención de tumbar el avión", cree el investigador.*

llegó poco tiempo después, por medio de sus aparatos detectó las partes del avión, pero las detectó en varios sitios, dispersos. Antes de llegar este barco inglés los cubanos habían hecho el trabajo de rastreo. Se le dijo al gobierno de Castro que si quería rescatar el avión era factible, pero costaba una suma determinada, que alcanzaría a la cantidad de un millón de bolívares diarios, porque había que trasladar los equipos de Inglaterra al Caribe.

—¿El avión sigue hundido?

—Sí, el avión ya se puede dar por perdido.

—¿Por qué?

—Por las corrientes marinas, que allí son muy fuertes. Los restos deben estar enterrados, que es lo más probable, aunque eso no lo sabe nadie. Yo tengo todos los mapas donde ocurrió, y las corrientes tienen sus variaciones.

#### HABIA INTENCION DE CAUSAR ALARMA.

¿Ustedes tienen alguna idea de

que esa bomba fue colocada para que el avión explotara en tierra?

—Es probable, esto se estuvo especulando a nivel de la investigación policial. Nosotros no tenemos ninguna evidencia para abocarnos a la idea de que la bomba fuese puesta para explotar en tierra, pero hay evidencia policial de que pudo haber sido colocada con el objeto de explotar en tierra y esta circunstancia se debe a que se comentó que se buscaba causar una alarma en tierra y ese día el avión sufrió retrasos en su salida por una huelga. Eso hace pensar que se trataba de que explotara en tierra y causar la alarma, llamar la atención de la prensa, y esto fue todo. No sé más.

—Volviendo un poco atrás, Guayana no revisó el equipaje, ¿por qué no se hizo la revisión acostumbrada?

—Lo que debo decir lo tengo entendido por especulaciones, claro que constan en autos, por versiones de los testigos interrogados. La mayoría de ellos coinciden en que no hubo seguridad en

## JUSTICIA MILITAR



"Los restos del avión fueron destruidos con rastras", afirmó Fabbri.

Guyana. Allí tanto las autoridades del aeropuerto, como de los empleados de la Cubana de Aviación, por razones que desconozco, no aplicaron la misma medida de seguridad, no sé por qué, qué aplicaron en otros sitios. Eso es curioso.

### EQUIPAJE.

—¿Es decir, no revisaron el equipaje?

—No hubo la revisión acostumbrada. Se hizo una revisión por encima.

—¿Revisaron a las personas, pero no los equipajes?

—Algo por el estilo. No me consta nada de eso, lo he escuchado por especulaciones. Tengo entendido que consta en el expediente.

—¿Cuántas personas subieron al avión en Guyana?

—No lo sé, esto consta en el expediente. Nunca lo he leído.

### NO CONOCIA A LOS IMPLICADOS.

—¿Conocía a las personas presuntamente involucradas?

—Conocía a Posada, porque anteriormente fue mi jefe en la

Disip durante dos años, pero de vista. Lo veía de vez en cuando, pero no tenía amistad con él.

—¿No tenía vínculo amistoso con ninguno?

—No, en absoluto. Mi amistad, dentro de los límites que se pueda llamar una amistad, un respeto, pues Posada fue jefe mío dos años.

—Pese a eso, ¿su trabajo fue objetivo en el caso de la investigación del siniestro?

—Creo que sí, creo que fue bastante objetivo. Nosotros determinamos que este avión fue volado, sin lugar a dudas. Ahora, ¿quién lo ha volado? Eso pertenece a un campo que está muy lejos de mí.

—¿Cuánto tiempo duró la investigación?

—La investigación nuestra en los laboratorios duró un mes, pero la investigación completa se hizo en seis meses.

### FUI SELECCIONADO POR MI CURRÍCULUM.

—¿Por qué crees que te seleccionaron a ti para realizar esa investigación?

—Bueno, no sé, quizás la amistad, el respeto que me unía con el doctor Patiño González. El hecho de que soy fundador de la División de Explosivos de la Disip. Trabajo desde el gobierno de Rómulo Betancourt en los organismos de seguridad, quizás la experiencia, quizás el currículum...

—¿Hubo interés en el gobierno de esa época en acelerar esa investigación o inclinarla hacia algún objetivo, hubo alguna influencia del gobierno para presionarlo, para hacer que el informe que produjera no fuera suficientemente concluyente para salvar a los presuntos implicados o por el contrario, fuese interpretativo para condenarlos?

—Déjame ponértelo en las siguientes palabras. Dentro del marco político de aquella época, de aquel momento, con la presión mundial, con el escándalo que este hecho había causado, yo nunca me sentí obligado, for-

zado a inclinar mi informe hacia uno determinado lado. El informe fue objetivo, elaborado por mi compañero Newton y yo, sin que haya habido presión alguna. Lo redactamos en castellano en la propia oficina de la Disip, aquí en Caracas. Nosotros firmamos ese informe con la plena convicción de lo que allí se dijo es verdad, si posteriormente, en determinados sectores políticos este informe causó algún alboroto, no me consta directamente a mí. Es probable que el informe haya causado alguna reacción. Todo informe causa una reacción, y mucho más en un caso de esta índole, pero nunca fui llamado, que se me obligó a cambiar el informe.

### NO NOS INMISCUIMOS EN EL TRABAJO POLICIAL.

Indudablemente que para elaborar un informe técnico, se requieren antecedentes que den el punto de partida para empezar a trabajar un caso, ese punto de partida tiene que haberte señalado a los presuntos responsables, que es la columna vertebral del caso. Tú has debido haber investigado a cada uno de los indiciados, cuáles los conocimientos de explosivos que podrían tener, cómo habían llegado al país los que eran extranjeros, cuáles habían sido los pasos de las personas señaladas como autores materiales, cuáles habían sido los pasos de los señalados como autores intelectuales, en general, ¿cómo determinas tú cada responsabilidad, o qué determinó la investigación personal en el caso de los presuntos indiciados?. Por ejemplo, ¿de Bosch qué lograste averiguar?

—Déjame explicártelo de la siguiente forma. Todos los parámetros que tú me estás presentando sobre alguna investigación a priori, iniciando el caso sobre los posibles indiciados fue especulado por mí y por Newton a nivel personal, pero nunca a nivel oficial, porque nosotros no teníamos por qué meternos en el marco de la investigación policial.

Bueno, entonces hablemos a nivel personal. ¿Qué logros hubo a nivel personal?

—De Bosch sabía únicamente lo que había leído en la prensa. Nunca lo había conocido personalmente. Hernán Ricardo y Freddy...

—Perdóneme, tú sabías lo que decía la prensa, ¿pero tú investigaste personalmente a esas personas?

—No llegué nunca a investigar a ninguno de ellos, primero que todo porque mi intención, y la intención de Newton, siempre trabajando ambos de común acuerdo, fue de no acercarnos al campo policial, porque esto era inmiscuirse en algo que a nosotros no nos concierne. Toda especulación nuestra fue hecha en base a lo que nosotros recabábamos, incluso en Inglaterra nosotros estuvimos leyendo los recaudos de la prensa venezolana, y entonces sí emitíamos opiniones, pero recabadas de la prensa. Nosotros nos negamos a penetrar en el mundo de la investigación policial, porque no nos convenía hacerlo.

Entonces ¿tú no entrevistaste a ninguno?

—En absoluto, ni Eric Newton tampoco. Si nos interesó por cuestiones personales, lógicas, seguir leyendo todo lo que salía publicado acerca del hecho.

—¿Ustedes no determinan quién hace volar el avión?

—No nos corresponde a nosotros, eso le corresponde a la investigación policial que recoge los recaudos. Yo no sé, por qué jamás llegué allá.

Dentro de la investigación sobre explosivos, ¿qué determinaron los cuerpos de las personas que flotaron? ¿Qué ocasionó las mutilaciones?

—Las mutilaciones fueron causadas por el impacto que hubo cuando el avión chocó con el agua. Los cuerpos sí presentaron fragmentos y esas muestras fueron observadas lateralmente, que venían de abajo. Vamos a imaginarnos un avión, estamos todos en fila india, uno detrás de otro. Si la bomba hubiese sido puesta en el baño trasero, tenemos que saber que entre el baño y el compartimiento de pasajeros hay varias divisiones y para lograr que la bomba hubiese afectado a esas personas, sería necesario que la bomba fuese muy grande y el avión habría explotado en pleno vuelo, y eso no ocurrió.

—Sin embargo, —adiciona Fabbrì al insistir en su tesis—, los pasajeros presentan perforaciones —el análisis balístico lo muestra— que vienen de abajo hacia arriba, y prácticamente laterales. Si la bomba hubiese esta-

do en el baño, vamos a suponer una bomba fragmentaria, una bomba hipotética, lo destroza por atrás y en línea recta, nunca de abajo hacia arriba y por los lados.

Antes decías que la bomba no tenía poder para destrozar el avión y subir hacia arriba, ¿entonces por qué los fragmentos llegan hasta los pasajeros?

—Porque pensamos que la bomba, —toda la evidencia lo señala—, para poder cortar los cables o dañar los conductos de mando del avión, que es lo que presumimos en romper los conductos hidráulicos, que es lo que ocasiona el humo negro que reportan los testigos, tuvo que ser colocada en la parte superior pero lateral del fuselaje, en el compartimiento de carga trasera. En otras palabras la bomba estaba no en el medio ni abajo, sino en la parte de arriba, cerca del techo.

—¿Sería una casualidad la ubicación del equipaje con la bomba?

—Es muy probable que fuese una casualidad. En el caso de que no fuese una casualidad, alguien del personal de tierra está metido en eso. Obligatoriamente, porque fueron los únicos que tenían acceso al compartimiento.

—¿En Guyana?

—En Guyana, en Barbados o en Trinidad.

—¿Sería intencional la ubicación de la bomba?

—No se sabe. Pudo haber sido, o simple casualidad.

¿Por qué no flotaron todos los cadáveres?

—Porque quedaron atrapados en el interior del avión.



Luis Posada Carriles,  
cubano, ex-jefe de  
la Digepol.

*Esta*



**DR. CARLOS ZAPATA PIEVE**  
UNIDAD MEDICA DE ACUPUNTURA  
MEDICINA GENERAL

Angustia, nerviosidad, inquietud, temor, inseguridad, timidez, depresión, tristeza, llanto, falta de energía, palpitaciones, apatía, insomnio, sudores, calores, dolores, neuralgias, artritis, alergias, asma, bronquitis, eufisema, rinitis, sinusitis, jaqueca, hipertensión, mala circulación, varices, flebitis, gastritis, úlcera gástrica, colitis, menopausia, frigidez, esterilidad, impotencia, prostaticismo, hemorroides, dermatitis, parálisis, gordura, delgadez, celulitis, arrugas, acné, flacidez muscular, etc.

Caracas, Av. Las Palmas, Av. Pto. Cabello, Caracas:  
(Informes por correo)

TELS. 782 72.67  
782.00 56

## "El que Fidel Castro llegue a cumplir sus amenazas, no cambiará la realidad de las experticias, sea cual fuere el veredicto de la Corte Marcial"

Interrogado por RESUMEN, el técnico Carlos Fabbri revela aspectos desconocidos del caso del avión cubano, y al informe que fuera "escamoteado" por la DISIP de C.A. Pérez, al Juez de la causa.

**RESUMEN:** ¿Cree Ud. que el hecho de que el fiscal militar haya pedido la resolución de los implicados, se deba básicamente al informe técnico presentado por Ud. y su colega Eric Newton?

**Carlos Fabbri:** No debo adivinar lo que motivó al fiscal militar y, en todo caso, al Consejo de Guerra Permanente de Caracas, para sentenciar la libertad de los presuntos implicados. En base a los acontecimientos acaecidos puedo ofrecer una interpretación personal de lo sucedido: cuando en junio de 1979 recibí cita- ción escrita para presentarme a declarar frente al Consejo de Guerra Permanente de Caracas en relación al caso que nos concierne, le notifiqué a la citación a mi colega en Inglaterra. El, a su vez, creo consultó con las autoridades respectivas de su país y contestó que no había impedimento alguno para presentarse. Los dos, como técnicos, estábamos profesio- nalmente y moralmente obligados a justificar cada palabra de nuestro in- forme original N.º. 6000-103-550 y justificar nuestra conformidad con su complemento, el informe técnico de los Laboratorios RARDE. Yo, como representante de Venezuela, estaba además legalmente obligado a declarar por el Art. 585 del Código de Jus- ticia Militar.

**RESUMEN:** En síntesis, ¿que querían saber los Tribunales Militares de Venezuela?

**Carlos Fabbri:** Es indudable que los abogados de la defensa se dieron cuenta, durante el transcurso de la evacuación de pruebas o antes de eso, que el informe técnico de los laboratorios RARDE, no aparecía en el expediente que originalmente estaba en la jurisdicción civil. Varias publi- caciones de prensa han polemizado al respecto, aunque no siempre bien in- terpretado, sobre este punto. Cuando mi colega y yo terminamos nuestro informe técnico, redactado en la pro- vincia de DISIP, bajo el número anterior- mente citado en diciembre de 1976, mostramos nuestros recaudos poste- riormente y personalmente en la ofi- cina de la Dra. Delia Estava, en pre-

sencia de algunos fiscales del Minis- terio Público, dando amplias explica- ciones sobre lo sucedido.

**RESUMEN:** ¿Notaron Uds. "algo anor- mal" en el procedimiento de entrega de su informe a la Dra. Delia Estava?

**Carlos Fabbri:** Nada en absoluto. Tanto la Juez como los Fiscales pre- sentes, se mostraron muy interesados en todo. Sin ser experto en actas procesales, creo que todo fue una entrega formal. Yo personalmente ofrecí una amplia explicación con ayuda de mapas y planos, etc., a todos los pre- sentes. Mi colega y yo firmamos las actas respectivas y todo finalizó. Mi colega luego regresó a Inglaterra.

**RESUMEN:** ¿Cuándo fue entregado el informe técnico de los laboratorios RARDE, donde constan todas las pruebas físicas, químicas, metalúrgi- cas, etc., efectuadas sobre los escom- bros flotantes recuperados?

**Carlos Fabbri:** En aquella oportu- nidad quedó aclarado que el informe de los laboratorios RARDE, sería en- viado posteriormente por vía diplo- mática, a través de la embajada ingle- sa en Caracas. El informe tardó algu- nos meses en prepararse.

**RESUMEN:** ¿Qué pasó entonces? ¿Por qué se dice que el informe "desapa- reció"? ¿Qué nunca llegó a ser inclui- do en el expediente?

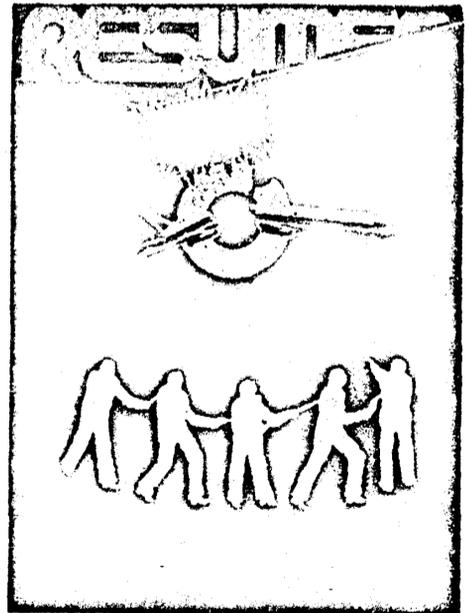
**Carlos Fabbri:** Trataré de explicarlo por pasos, hasta donde me sea posible. Primero, cuando el informe llegó a la embajada inglesa, en Carac- as, yo fui llamado de allá directa- mente. Me fueron entregadas tres (3) copias (entiéndase tres originales): copias N.º. 2, N.º. 3 y N.º. 4. Esto consta en la página de control de distribu- ción al final del informe RARDE.

Una copia era para mí. Otra copia quedó archivada en la División de Explosivos de la DISIP y la otra copia fue entregada al entonces Asesor Jurídico de la DISIP, obviamente con el objeto de que la hiciera llegar al respectivo Tribunal Civil que tenía el caso, para ser incorporada al expen- diente. En la embajada de Inglaterra en Caracas, quedaron archivadas dos copias más, las N.º. 9 y N.º. 10. Todo esto consta en la página de distribu- ción al final del informe RARDE, como ya citado. En total fueron dis- tribuidas oficialmente 12 copias a las diferentes autoridades internaciona- les autorizadas en recibirlas.

**RESUMEN:** ¿Fue alguna copia autori- zada para ser entregada al gobierno cubano?

**Carlos Fabbri:** En la hoja de distribu- ción no consta. Pero es muy posible de que ellos la hayan obtenido. En

RESUMEN trató extensamente el caso del avión cubano.





El técnico Carlos Fabbri.

...caso, me parece lógico de que el gobierno cubano tenga una copia, así como cuenta de que nuestra investigación fue imparcial y demuestra sin dudas dónde fue colocada la bomba y qué tipo de explosivo se utilizó. Estoy convencido que el Sr. Fabbri conoce hace tiempo la verdad, la que está expuesta en el informe técnico.

**RESUMEN:** Aunque sea una redundancia preguntarlo, ¿tanto Ud. como su colega, además de los laboratorios RARDE, están muy seguros de su veredicto. En un principio hubo especulaciones sobre la causa de la explosión, por falla mecánica, o una turbina del avión siniestrado?

**Carlos Fabbri:** No me extrañaría que de repente que el avión de la Cubana de Aviación fue tumbado por OVNI. Cuando se quiere especular es posible. Aquí es donde se diferencian los periodistas profesionales, los que investigan seriamente, de los que se ganan la vida publicando chismes o algo parecido. Yo le aseguro que si hubieran formado un comité integrado por Mandrake el mago, Kojack, Columbo y Starchy y

Hutch, el veredicto técnico hubiera sido el mismo: *al avión de la Cubana de Aviación lo sabotearon con una pequeña carga de dinamita (aprox. 1/2 kilo), colocada en algún lugar del compartimiento trasero de carga, posiblemente cerca del piso del avión por debajo del cual están situados los cables de control del aparato, y quizás fuera de centro, hacia la pared del fuselaje.*

**RESUMEN:** ¿Por qué dice "una pequeña carga" de dinamita?

**Carlos Fabbri:** Porque como es archiconocido, el avión no se desintegró en pleno vuelo. El piloto reportó por radio que había ocurrido una explosión y había fuego a bordo. Voló varios minutos tratando de regresar al aeropuerto de Seawell, Barbados, pero el destino así no lo quiso. Una carga explosiva adecuada, o la misma colocada en otro lugar, hubiera destruido al avión en pleno vuelo, sin oportunidad para alguna maniobra o transmisión de emergencia, esto es obvio.

**RESUMEN:** ¿Entonces, que tumbó al avión en realidad?

**Carlos Fabbri:** Fue una combinación de factores. Mi colega y yo en conjunto con RARDE, pensamos que la explosión de la bomba causó un voraz e incontrolable incendio a bordo de la aeronave, debido a la ruptura y consiguiente alimentación por parte del sistema de oxígeno del aparato. Toda clase de materiales empezaron a arder, causando humo tóxico. Evidentemente, esto cegó e intoxicó no sólo a los pasajeros, sino también a la tripulación del avión. Sin duda alguna había pánico a bordo. Es probable

¿Quién es Carlos Fabbri? Venezolano, nacido en 1940 hizo sus estudios de primaria y secundaria en Italia; especializándose en Inglaterra. En 1961 entró a la Academia de la PTJ y actualmente tiene el rango policial de Comisario. El último cargo que desempeñó Fabbri fue el de Jefe de la División de Armas y Explosivos de la DISIP. Fue en función de este cargo, como Fabbri es llamado por el Dr. J.J. Patiño González, Comisionado del Presidente C.A. Pérez, para que se encargue de representar a Venezuela, en las experticias que habrían de hacerse con motivo del accidente del avión de Cubana de Aviación acaecido el 6 de octubre de 1976. Es allí, donde conoce a Eric Newton, llamado a su vez por el gobierno de Barbados. Newton es un ingeniero aeronáutico especializado en accidentes de aviación, quien trabaja para la "Royal Air Force". El Informe Newton-Fabbri, su contenido, sus peripecias en el juicio que se les siguen a los presuntos inculcados de haber participado en el sabotaje del avión de Cubana de Aviación, es el objeto de este apasionante interrogatorio, minuciosamente hecho por **RESUMEN** con el propósito de aclarar si es que esto es posible... a sus lectores, algunos de los pormenores de este escabroso asunto, que mantiene en "jaque" a más de un gobierno de este hemisferio. Lo fundamental del

Informe británico y el venezolano, es que la bomba que explotó a bordo del avión DC-8 de Cubana de Aviación... "primero", era de escaso poder explosivo y por sí sola, no dañó mortalmente al avión, que pudo haber llegado al aeropuerto, o haber amarrado exitosamente... "segundo" se trataba de una carga explosiva de aproximadamente medio kilo de algún tipo de dinamita comercial... "tercero", que lo que causó la muerte a varios pasajeros y posiblemente cegó y asfixió a los pilotos, fue el incendio que desató la explosión, el cual fue avivado por el oxígeno que habría roto y... "cuarto", y más importante, que la bomba explotó en el compartimiento trasero de carga.

Esta conclusión, es sin duda la más importante, por cuanto echa por tierra las apariencias que incriminaron a Hernán Briceño y Freddy Lugo, los dos venezolanos que habían volado en ese mismo avión, de Trinidad a Barbados en circunstancias (es innegable) tanto sospechosas ¿Fueron estos dos, unos "tititeros" de algún macabro titiritero que los colocó bajo la luz de una sospecha demasiado obvia? El dictamen técnico es, sin la menor duda, la más contundente demostración de que bien puede haber sido así ya, que Lugo y Ricardo JAMAS pudieron haber colocado la bomba donde estalló. Si a todo esto se le añade la "extraña"

coincidencia de que la Juez Delia Estava no incorporó el informe al expediente, cuando éste pasó de la jurisdicción civil a la militar, y que este sólo pudo haber sido conocido por el fiscal militar, después de haber pedido la pena máxima... ello explicaría el porqué, pidió luego su absolución. No es posible olvidar que Orlando Bosch, el más notorio de los acusados, fue traído a Venezuela por C.A. Pérez, dotado de credenciales, dinero, armamentos y escoltas por su persona de más confianza, Orlando García... Todo esto está increíblemente enmarñado con las peripecias de los cubanos anti-castristas. El "Monky" Morales Navarrete (por ejemplo), era enemigo mortal de Bosch ¿Por qué? Sencillamente porque había comprado su libertad en los Estados Unidos, cuando "negoció" su absolución con el fiscal americano que los acusaba a él y a Bosch de haberle arreado un bazucazo a un barco polaco surto en Miami. Por esto, Bosch, estuvo preso en los Estados Unidos, y de allí salió... para reunirse en Caracas, de nuevo con Morales Navarrete su enemigo mortal. Morales Navarrete fue hecho preso hace poco en los Estados Unidos, complicado con un caso de tráfico de estupefacientes. Quien pagó con dinero en efectivo su fianza, fue Orlando Bosch... actualmente Jefe de la escolta de C.A. Pérez.

...bién que el fluido hidráulico, saliendo por tuberías rotas, estuviera alimentando al fuego, esto debido al intenso humo negro que fue visto saliendo por varias partes del aparato. Creo personalmente que los mandos del avión no quedaron mortalmente dañados y que estuvieron operativos hasta el último momento, ya que la aeronave, antes de chocar contra el agua, fue vista empujarse para arriba, como un último esfuerzo del piloto para no estrellarla de frente contra el mar, sino tratar de apoyarlo, de amarizar. Pero luego, ya en pérdida, seguramente no fue posible ninguna maniobra de emergencia ya que el avión se inclinó lateralmente y se estrelló contra la superficie, hundién-  
... con rapidez.

**RESUMEN:** Para regresar al punto del informe técnico de los laboratorios RARDE, "inicialmente desaparecido" ¿el Asesor Jurídico de la DISIP, lo entregó por fin a la Dra. Delia Estava?

**Carlos Fabbri:** Esto no lo sé. Creo que el declaró haberlo hecho. Mi responsabilidad había terminado ya. Mi colega había regresado a su país.

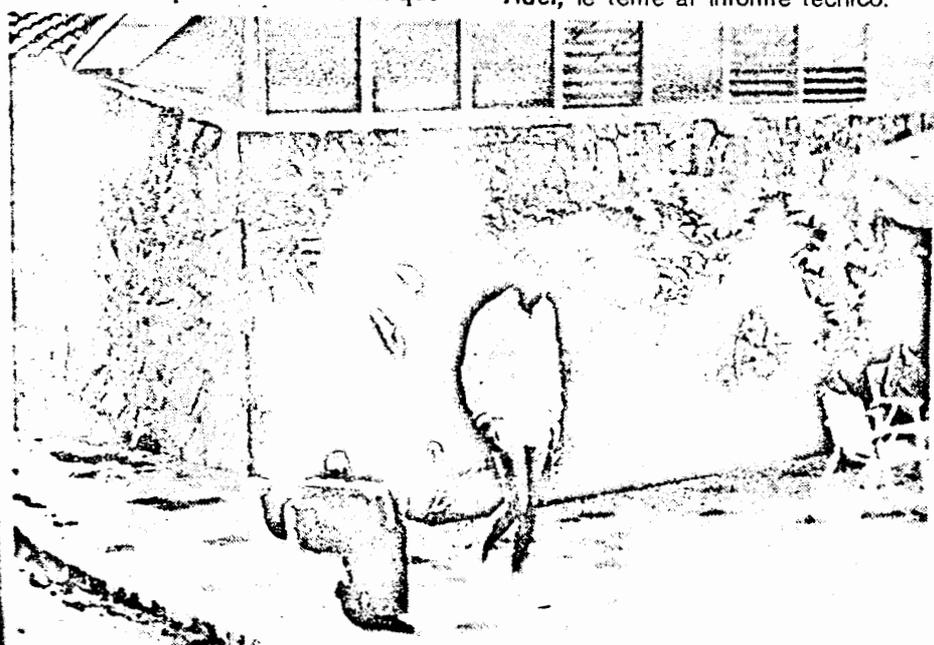
Quedé lógicamente desligado del caso ya que estaba en manos del tri-

... Ahora sería materia de hipótesis: el caso fue posteriormente pasado a los tribunales militares. Las actuaciones son ampliamente conocidas y han sido tratadas profundamente por la prensa.

Es evidente que no hace falta ser un Premio Nobel para darse cuenta que



Fidel, le teme al informe técnico.



C.A. Pérez con su guardaespaldas Orlando García.

los abogados de la defensa se dieron cuenta que el informe de los laboratorios RARDE, *no aparecía incluido en el expediente*. Cualquiera que haya sido la razón de "no-incluir" el citado informe técnico oportunamente en el expediente, fue un error garrafal. La defensa tenía que darse cuenta antes o después, sacar sus conclusiones y trazar su estrategia, cuyos frutos ya son evidentes. Cuando mi colega y yo fuimos interrogados por el Consejo de Guerra Permanente de Caracas, nos dimos cuenta *que sus integrantes honestamente ignoraban una serie de detalles importantísimos sobre el caso*

Yo fui interrogado durante unas 2 1/2 horas aproximadamente y puedo afirmar que la copia del informe técnico de los laboratorios RARDE, no estaba en el expediente, sino que fue posteriormente y oficialmente solicitada a la embajada británica en Caracas, la cual la hizo llegar al Tribunal Militar, dando así inicio a una nueva proyección del caso. A mi no me parece extraño que la evidencia básica aportada por nuestro informe, respaldado por el informe RARDE, haya podido, obviamente, influenciar la línea de conducta adoptada por el Consejo de Guerra Permanente de Caracas. Cualquiera que haya seguido el caso y que tenga un coeficiente normal de raciocinio y de imparcialidad, nada más citando los testimonios de prensa publicados hasta ahora, puede llegar a un veredicto propio, aunque sea superficial. Lo que si creo también, es que los "otros recaudos" del expediente, los recaudos "no-técnicos", son el complemento que, en conjunto con el informe técnico nuestro y de RARDE, contribuyeron al fallo del Consejo de Guerra Permanente de Caracas.

**RESUMEN:** ¿Cuáles son esos "recaudos no-técnicos" a que hace mención?

**Carlos Fabbri:** No es de mi incumbencia, pero me refiero a la investigación operativa, policial. Todo lo que sé, es lo que se ha publicado en los diferentes medios de comunicación o especulado en los ambientes adecuados a nivel personal. *Los informes técnicos definen claramente y definitivamente dónde ocurrió la explosión y qué la provocó*. Si basados mayormente en esto, además de otras evidencias proporcionadas por la investigación policial, los abogados de la defensa pueden probar que los presuntos indiciados no pudieron cometer el sabotaje por el cual se les está juzgando, la Corte Marcial sabrá dictaminar adecuadamente.

**RESUMEN:** ¿Quién cree Ud. entonces haya provocado el sabotaje al avión y en qué lugar pueden haber colocado la bomba a bordo?

**Carlos Fabbri:** ¿Cómo voy a saberlo? Esto es el punto: en caso así no se debe basar el veredicto en adivinanzas o apasionamientos parcializados. Hay que atenerse a la evidencia recogida, a las pruebas suministradas. Si la defensa ha logrado adecuadamente comprobar que los presuntos implicados no pudieron tener acceso al lugar donde se colocó la bomba, es lógico pensar que "algún personal de tierra", con acceso al avión, la colocó durante alguna de las paradas que efectuó el avión en Guyana, Trinidad o Barbados mismo: las bombas no caminan solas. Aquí se refleja precisamente la importancia de la investigación policial que debe ser complementaria de la investigación técnica, para así poder proveerle a los jueces militares la base adecuada para llegar a su veredicto final.

**RESUMEN:** ¿Cuál es su opinión sobre el hecho de pasar el expediente a la jurisdicción militar?

**Carlos Fabbri:** No estaban dadas las circunstancias para tal proceder y me parece una paradoja jurídica. Fue un error político involucrar a las FAN. Me imagino que esto se hizo para mantener a los indiciados lo más aislados posible.

**RESUMEN:** Comisario, ¿cree Ud. que se habrán recuperado los restos del avión desde el fondo del mar, se hubieran obtenido datos valiosos?

**Carlos Fabbri:** Es indudable. Prácticamente buena parte del cuerpo del avión se quedó allá abajo. Quizás se hubiera podido establecer qué dispositivo se utilizó para detonar la bomba, y sus evidencias hubieran podido indicar la capacidad técnica y escuela de quién la fabricó, y otros parámetros. Pudo haberse establecido el asiento de la explosión". Pudieron haberse recuperado los otros cadáveres atrapados dentro de los restos del avión y, una vez analizados, comprobar que muchos de ellos murieron por asfixia, antes de chocar el avión con el mar, debido al incendio que se originó a bordo. Se podría haber establecido si el avión transportaba material militar o no, etc. etc. En fin, hubiera podido aclarar un sinnúmero de dudas y especulaciones que han alimentado continuamente a los medios de comunicación y cuyo resultado se ha llevado el océano. Vale la pena mencionar, aunque ello no tiene en absoluto el veredicto técnico, que, según consta en el informe RARDE (final 16 y principio página

17), existen ciertos puntos dudosos con respecto a la historia inmediatamente anterior al envío de las evidencias recuperadas en Barbados, a los

laboratorios militares británicos, RARDE: por ejemplo, algunas maletas recuperadas intactas y aseguradas con sus correas, resultaron no con-



## Itinerario del fatídico vuelo CU-455

El avión de Cubana de Aviación llegó al aeropuerto de Timehri, Georgetown (Guyana) el martes 5 de octubre de 1976, a las 8:35 de la noche y fue puesto bajo la vigilancia del servicio de seguridad cubano. Fue limpiado esa noche. A cargo de recibirlo estaba el Sr. Santos y Lázaro Otero (quien murió en el accidente).

La tripulación y pasajeros estaban listos para despegar del aeropuerto de Timehri, Guayana, el miércoles 6 de octubre a las 9:35 am. Nadie aparte de la tripulación, pasajeros y oficiales de Cubana de Aviación, subieron al avión excepto el oficial de la Aduana que rompió los sellos de los licores libres de impuestos. Pero el DC-8 de Cubana de Aviación no despegó hasta las 10:57 de la mañana, con 27 minutos de retraso, debido a una solicitud del gobierno de Guyana, para que subieran a bordo una delegación diplomática de Corea del Norte, compuesta de 5 miembros.

El avión de Cubana llegó a Trinidad a las 11:30 y sólo dos pasajeros desembarcaron. A los pasajeros en tránsito no se le permitió desembarcar porque había una huelga del personal de la British West Indian. No fue limpiado, ni la basura sacada. Subieron a bordo en el aeropuerto Piarco de Puerto España, los venezolanos Hemán Ricardo y Freddy Lugo. Ricardo y Lugo habían pernoctado la noche anterior en el Holiday Inn, y tenían reservaciones hechas desde Caracas.

El vuelo salido de Puerto España, llegó aproximadamente a las 12.25 pm. a Barbados. El vuelo se desarrolló normalmente, salvo un incidente donde

Hemán Ricardo se quedó encerrado en el baño del avión al atascarse la puerta interviniendo el capitán de la nave que logró abrirla. Los venezolanos desembarcaron y se alojaron en el Holiday Inn de Barbados y aproximadamente a las 4:30 pm se cambiaron para el Hotel Village. Cerca de las 8:30 de la noche del 6 de octubre (ya había explotado el avión cubano) subieron a un avión de la British West Indian y regresaron a Trinidad.

En el aeropuerto de Barbados descendieron 18 pasajeros de la nave cubana y otros 13 pasajeros suben con destino a Jamaica. A la 1:15 de la tarde despegó del aeropuerto de Barbados el vuelo CU-455 de Cubana de Aviación con destino a Jamaica y 9 minutos más tarde, el piloto reportó por radio: "tenemos una explosión a bordo" y señaló su intención de regresar al aeropuerto para aterrizaje de emergencia.

El radar del aeropuerto de Barbados indicó que el avión hizo un "banqueo" por la derecha hacia el aeropuerto. Hay testigos que vieron el avión debajo de las nubes cerca del mar, emitiendo humo negro y con el intento de iniciar una subida muy inclinada, perder altura y caer con la nariz hacia abajo y el ala derecha hacia abajo también, hundiéndose rápidamente en el mar. El tren de aterrizaje de la nave aérea estaba afuera, cuando se produjo el desastre.

No hubo sobrevivientes. Pericieron 74 personas (25 tripulantes y 48 pasajeros). El DC-8 siniestrado había sido arrendado por Cubana de Aviación a "Air Canadá". Sólo pudieron rescatarse 15 cadáveres, restos del avión y 14 maletas.



El cubano Orlando Bosch

tener nada de su contenido original y obvio, sino que contenían escombros de la propia tragedia. Esto puede producir muchas especulaciones: el contenido de tales maletas, fuese lo que fuese, fue sacado antes de la llegada de mi colega a Barbados y luego las maletas "infantilmente preparadas", como se dijo con anterioridad.

**RESUMEN:** ¿A qué se debió que, una vez que el informe técnico firmado por Ud. y su colega en conjunto con el informe RARDE fueron entregados, Ud. se separó de la DISIP? ¿Fue Ud. presionado por la superioridad a "modificar" el contenido del informe? Se dice que recién volado el avión de la Cubana de Aviación, Ud. y otros funcionarios fueron arrestados por orden superior ¿Podría explicar algo al respecto?

**Carlos Fabbri:** Contestaré la pregunta por puntos, aunque no en el mismo orden. **Primera,** pocos días después del accidente, se desató un "canibalismo policial" a nivel de la DISIP; fue algo así como una cacería de ujas con allanamientos por todos los lados, en especial a cubanos anti-cas-tristas residentes en Venezuela, y cosas por el estilo. Daba la impresión no, de prepararse para impartir una justicia ecuánime, sino que se estaba buscando una o varias *cabezas de turco* para ser sacrificadas. Todo esto está ampliamente documentado por la prensa de aquella fecha. Yo, como Jefe de la División de Armas y Explosivos, al igual que unos otros funcionarios, creo que por el simple hecho de estar obviamente relacionados con la materia y conocer a uno de los presuntos implicados (a Posada



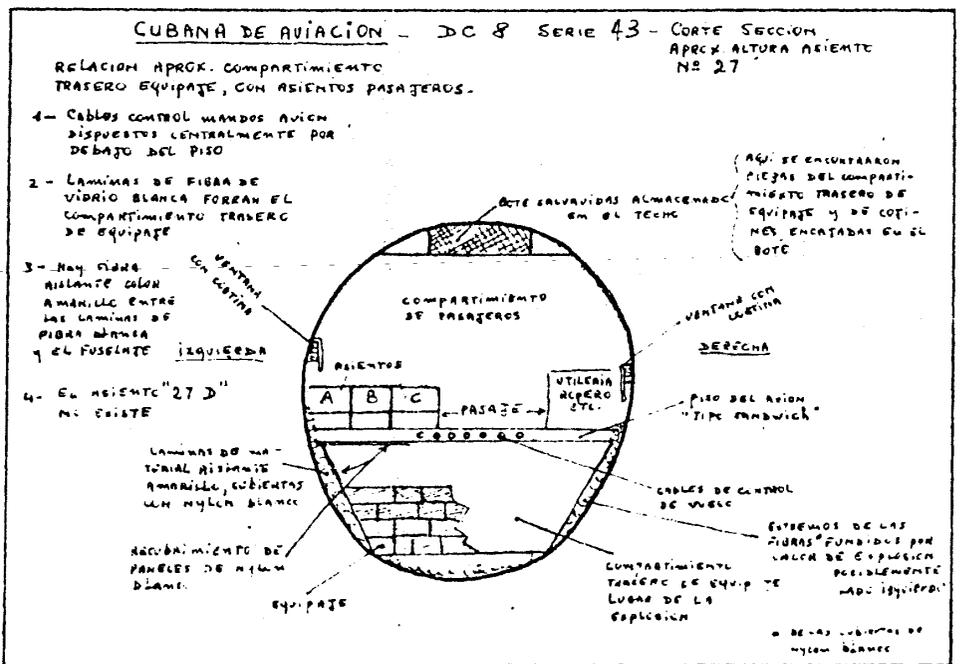
Hernán Ricardo, venezolano fotógrafo en misión "operativa".

Carriles quien trabajó varios años en la DISIP), quedamos automáticamente bajo sospecha de colaboración con el atentado. Por ridículo que esto parezca, son lo que se llaman "gajes del oficio" y en aquella ocasión, *se debieron no a la Dirección del Cuerpo propiamente dicha*, sino a la baja intención de algunos elementos sectarios (los hay en todo Partido y en toda organización), *apurados en encontrar a toda costa unos culpables*, para así satisfacer, con una asesoría dañina, a la entonces presidencia de la República y a una opinión pública



Luis Posadas Carriles, ex Jefe de Operaciones de la DISIP, acusado.

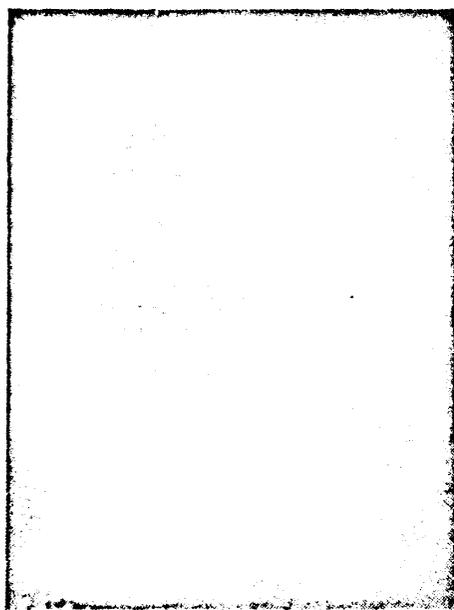
nacional e internacional que demandaba aplicación "de la justicia". Pero si bien es cierto que dichos elementos sectarios hicieron daño, también hubo elementos nobles quienes sirvieron de balance a una situación que se estaba extralimitando por todos lados. Me refiero básicamente al Dr. J.J. Patiño González, quien, en representación del gobierno nacional, solicitó que me abocara a averiguar "lo que en realidad había sucedido". Repito, yo jamás me sentí *presionado a modificar* el contenido del informe técnico, que mi colega y yo posteriormente firmamos.



Corte frontal del avion donde se aprecia claramente que en la última fila sólo existen los asientos A, B, C. unicamente



El otro fotógrafo Freddy Lugo



La Juez Delia Estava

De haberla habido, la presión no hubiera servido de nada en contra de mi colega británico y de los laboratorios militares RARDE... esto es obvio. Lógicamente, esta secuela de dudas judiciales, arresto e interrogatorio preventivo por elementos de mala fe no es del propio Cuerpo, sino también de unos desconocidos quienes creo eran agentes cubanos, no pudieron ser agradables para mi persona con casi veinte años de servicio en la seguridad del Estado. Por lo tanto, una vez terminada mi actuación en el caso, opté por solicitar un permiso y alejarme un poco de la intriga que todo lo dominaba.

**RESUMEN:** La clave de este caso, radica básicamente en: *Primero* en el lugar donde explotó la bomba. *Segundo*, qué tipo de explosivo se utilizó y cuántas bombas fueron. La controversia sobre tales puntos es muy grande y el informe técnico, en tales aspectos y en su conjunto, inutiliza al informe policial, mediante una respuesta clara y científica. Indudablemente, el conjunto de las opiniones técnicas de Ud., de su colega y de RARDE, han sido determinantes sobre la decisión tomada por el Consejo de Guerra Permanente de Caracas y posiblemente lo pueda ser para el Corte Marcial. ¿Podría Ud. sintetizar el todo, tomando en consideración las opiniones expresadas por diferentes políticos nacionales, por el propio gobierno cubano, etc., ampliamente dadas a la publicidad por los diferentes medios de prensa nacio-

**Los Fabbri:** Es una pregunta muy intensa y tratada parcialmente en de-

claraciones anteriores. En todo caso, para empezar:

**Primera:** El suplemento del diario cubano 'Gramma' del 19 Oct. 1980, reproducido por la revista 'RESUMEN', el 09 Nov. 1980, insiste en la tesis de las *dos* explosiones en el compartimiento de pasajeros. Yo creo que Fidel Castro tiene copia de los informes técnicos presentados a nuestros tribunales civiles y militares, y sabe que la realidad que allí se establece, no tiene lugar a dudas. Pero Fidel Castro *no puede aceptarlo y trata de promocionar en la opinión pública mundial*, la idea de que hubo dos explosiones en la cabina de pasajeros. *Jamás podrá probar lo que dice, porque él sabe que no es verdad.* Nuestros informes técnicos son una realidad científica y una verdad forense que simplemente rechaza cualquier desafío que se les enfrente; simplemente *invalidan definitivamente por la vía científica* las aseveraciones contrarias y todas estas pruebas están ahora en la Corte Marcial. Aquellas personas o entidades que tratan de rechazar lo establecido por

nosotros, deberían saber que sus teorías o hipótesis, jamás podrán hacer frente a unas pruebas científicas irrefutables y que así haciéndolo, sólo están rebajando su categoría profesional. A estas alturas no se trata de que nosotros (mi colega, RARDE y yo) tengamos que demostrar algo, esto ya se hizo hace tiempo: se trata de que los que todavía honestamente tengan dudas, se documenten con las pruebas aportadas y quedarán convencidos.

**Segunda:** Teodoro Petkoff, en un artículo publicado en RESUMEN del 12 Oct. 1980, llama al Fiscal Militar... "cinico" y "descarado". Aparentemente el Sr. Petkoff se documenta solamente sobre lo que le interesa y vale la pena recordarle que cuando el mismo Fiscal había pedido con anterioridad la pena máxima, *para aquel entonces, él desconocía la existencia del informe de los laboratorios RARDE, al igual que el resto de los miembros del Consejo de Guerra de Caracas.* Al incorporarse al caso evidencia vital y científicamente comprobada, me imagino que de allí en adelante, las cosas no pudieron ser iguales.

De la misma manera, un político como Domingo Alberto Rangel, es autor de un artículo en "Elite" del 21 Oct. 1980 donde, en la pág. 22, declara unas barbaridades a las cuales él da plena fe y que solo un hombre hipnotizado puede apoyar, cito textualmente "...pero hay otras evidencias... la nave cubana explotó a la altura de los asientos siete y diez... exactamente donde nace el ala... eso dicen las personas que vieron el avión cuando caía sacudido por aquel estallido..." Yo pregunto: "...Puede decir el Sr. Domingo Alberto Rangel cómo se precisa el sitio de la explosión, si la evidencia está en el fondo del océano, o acaso los testigos que él cita vieron a miles de pies de altura, con vista de rayos X el lugar interior exacto donde presuntamente explotó la carga explosiva que contribuyó a la

layer chromatographic tests showed the presence of traces of explosive, that is, the TWA Boeing 707 being very faint whilst the presence of RDX and nitroglycerine on the Boeing 720B and of nitroglycerine on the Cubana DCB were in ample supply to be confirmed beyond doubt by different procedures.

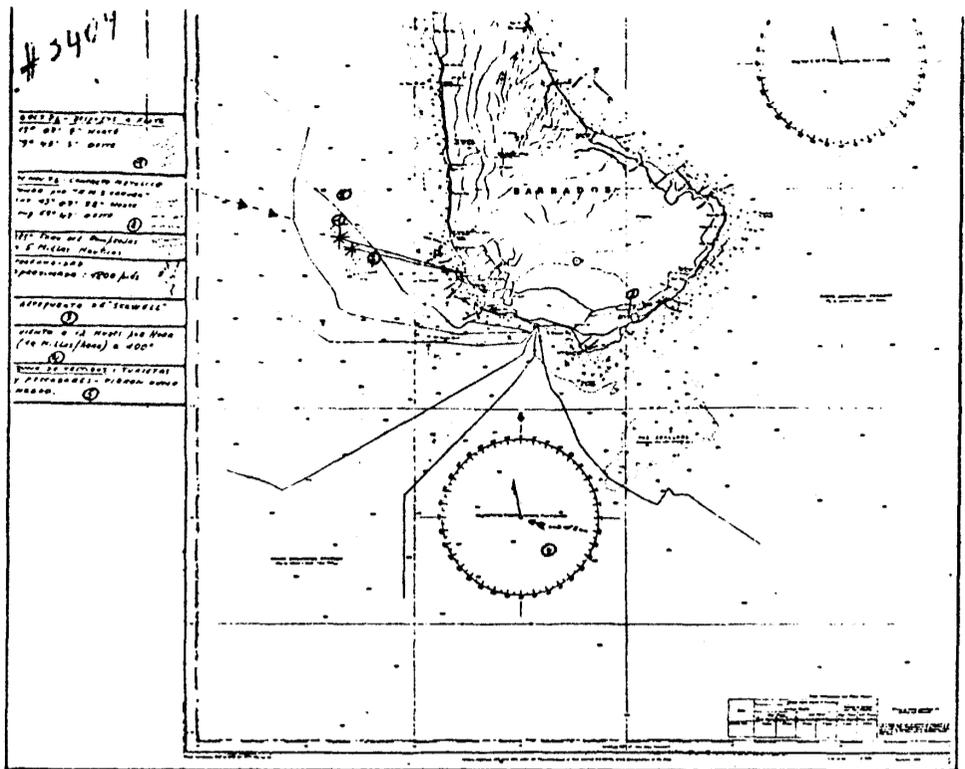
The DCB situation offers interesting possibilities for future occasions in that despite at least 16 hours immersion in sea water, and at least 2-3 weeks delay before various items could be tested, strong reactions were obtained for nitroglycerine after solvent swabbing of the surfaces of several plastics-covered suitcases recovered amongst the flotsam.

All items smelt strongly of aviation fuel when received in...

Conclusiones finales del informe, donde se señala la presencia de abundantes rastros de nitroglicerina.

pérdida de la aeronave..." Aquí, el Sr. Rangel me recuerda al técnico canadiense al cual la investigación judicial de Barbados solicitó una experticia y él, sin haber analizado nunca las evidencias físicas recuperadas, promovió un peritaje por correspondencia, lo hizo sobre un plano del avión equivocado (DC-8, serie 40) y dijo que la bomba había explotado por debajo del asiento 27-D, asiento que no existe en el avión siniestrado (DC-8, serie 43) y, de haber existido, jamás se hubiera podido establecer ya que la evidencia reposa en el fondo del mar...

Pero sigamos: dice Rangel en su artículo: "...a esa explosión siguió otra originada en el compartimiento del baño, donde según se sabe, estuvo uno de los fotógrafos..." Yo digo "...el estar encerrado en el baño significa, así no más, que allí se colocó una bomba?" Los análisis son determinantes en este punto, ya que quedaron a flote una puerta del baño y algunas estructuras circundantes y en ellas no existían huellas de ningún explosivo o explosión, sino sólo de fuego ...Pero hay más: "...Existen cintas grabadas de las conversaciones que sostuvieron los pilotos cubanos con los funcionarios de la torre de control en Barbados, que arrojan luz decisiva acerca del lugar del avión en que se produjeron las dos explosiones..." Yo digo: "Esto es falso y el contacto radio entre el avión y la torre de control, estuvo abierto hasta el último momento, también oído por otros aviones en el área. Entre otras cosas,



El plano de la zona del desastre.

lo que el piloto cubano reportó al respecto fue que "...había habido una explosión abordo y había fuego..." Podríamos seguir discutiendo el punto y hacer un libro de ello, descubriendo más paradojas que sólo ridiculizan las personas que los exponen, ya que carecen de pruebas científicas. Además, como opinión del gobierno cubano, es suficiente analizar el libro, publicado en La Habana, con título "Crimen en Barbados", de Nicanor León Cotayo, y darse cuenta que hasta los propios cubanos se están inclinando al único hecho comprobado científicamente o

sea: ...lo que inició el proceso mortal del avión, fue una bomba compuesta de una carga explosiva de aproximadamente 1/2 kilo de algún tipo de dinamita comercial, colocado en el compartimiento de equipajes trasero del avión... Por supuesto que existen opiniones parecidas e igual de mediocres de otros políticos, los cuales debieran documentarse más con asesores apropiados, estudiar las evidencias y entender, sobre todo, que existen límites a las exposiciones sobre materias técnicas que escapan a sus conocimientos directos, si así quieren en algo ayudar a su causa o a la aplicación de la justicia que tanto reclaman...

**RESUMEN:** La Corte Marcial lo citó a Ud. para el 11 de Jun. 1981 a rendir nuevas declaraciones, que estuvieron cubiertas por los medios de prensa. Considerando la anterior exposición hecha por Ud. y su colega Newton frente al Consejo de Guerra Permanente de Caracas, ¿qué novedades aportó Ud. en esta oportunidad, que no haya revelado a los medios de comunicación?

**Carlos Fabbri:** Como Ud. cita, fue prácticamente un repaso extensivo de la anterior exposición, profundizando más sobre puntos tales como:

- los posibles tipos de mecanismos iniciadores que pueden utilizarse para activar una carga explosiva en un avión.
- la falta de comunicación física entre los baños del avión y el compartimiento trasero de equipajes del mismo, donde ocurrió la explosión.
- tipo, peso y consistencia del explosivo utilizado.



El experto Carlos Fabbri, muestra los dos informes que son terminantes en cuanto a las causas reales de la caída del avión.

tiempos de activación mínima y máxima de los mecanismos iniciadores.

Anteriormente, aproveché la oportunidad para hacer entrega al tribunal de un boletín de los laboratorios KARDE, publicado por la Sociedad de Ciencias Forenses de Inglaterra (1978), 18,137, con título "Una bomba de sabotaje con explosivos y su investigación en la aviación civil", donde, entre otras referencias, se hace alusión al caso de la Cubana de Aviación de la siguiente forma "...la presencia de nitroglicerina (dinamita) en el DC-8 de la Cubana de Aviación, fue tan abundante como para ser confirmada más allá de toda duda, por diferentes procedimientos el caso del DC-8 cubano ofrece interesantes posibilidades para futuras ocasiones debido al hecho que, no obstante haber estado la evidencia sumergida en agua salada durante unas 16 horas por lo menos y haber experimentado una demora de dos a tres semanas antes de que varios elementos de evidencia pudieran ser sometidos a examen, se obtuvieron fuertes reacciones de nitroglicerina, mediante tratamiento de las superficies plásticas de varias maletas recuperadas entre los escombros a flote...". La importancia de este documento se autoexplica: ...el hecho de que la Sociedad de Ciencias Forenses de Gran Bretaña lo haya publicado y hecho circular en USA, Canadá, etc., entre las autoridades de aviación apropiadas, automáticamente enfatiza la seriedad a un punto que de por sí ya era muy serio, o sea, el dictamen de KARDE y el nuestro, ya que se utilizó dinamita en la voladura del avión de la Cubana de Aviación y NO cualquier otro explosivo como plástico C-4, etc.

**RESUMEN:** Ud. dice que la explosión de la carga explosiva "contribuyó" a la destrucción de la aeronave, en conjunto con el fuego y humos tóxicos siguientes. ¿Debe entenderse que la bomba, de no haberse causado el incendio, no hubiera tenido de por sí la potencia suficiente para destruir la aeronave? ¿Qué potencia puede desarrollar una carga explosiva como la que está comprobado que colocaron en el avión?

**Carlos Fabbri:** Exactamente, como lo he explicado con anterioridad a los medios de prensa, creo que la bomba en sí, no dañó mortalmente los mandos y la capacidad de vuelo del avión que, como es sabido, el aparato hizo un viraje de emergencia y casi logró llegar al aeropuerto de donde

403 RESUMEN, 26 de Julio de 1981

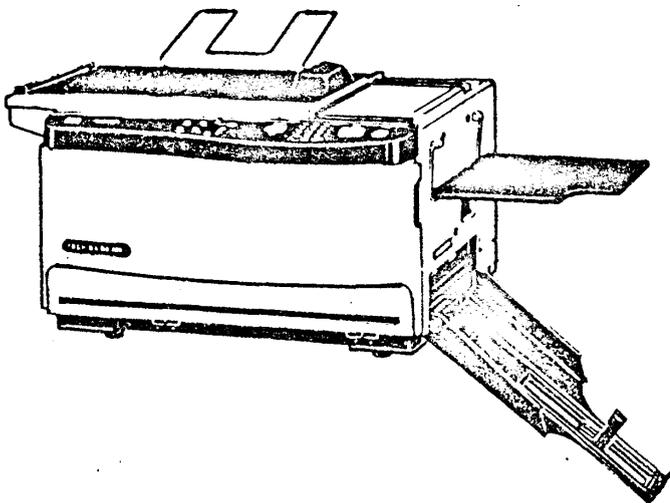
**TOSHIBA** \* \* \*

**CONFIABLE - ROBUSTA**

*Las copiadoras de papel bond para todas las necesidades.*

*Formatos carta y doble carta, con y sin reducción.*

**Precios y condiciones razonables**



**DINARICA, S.A.**

**Edificio Popwer,  
Abanico a Socorro,  
Callejón San Pedro**

**Telefono: 562.96.00**

había despegado poco antes. Los efectos secundarios de la explosión, incendio y humos tóxicos, fueron los complementos mortales de la tragedia, en mi opinión. En cuanto a la potencia que pudo desarrollar la bomba, no es posible dar figuras, por dos razones principales:

**Primera:** los restos del avión no han sido recuperados, y por lo tanto, no puede efectuarse estudio alguno sobre

los daños causados a su estructura. Como dicho con anterioridad, si el gobierno cubano hubiese aceptado recuperar la aeronave, conoceríamos muchos más detalles acerca del caso. **Segunda:** la potencia desarrollada por una carga explosiva, depende de una serie de parámetros muy variados, tales como: -tipo y cantidad de explosivo; velocidad de detonación.

*Rodríguez*