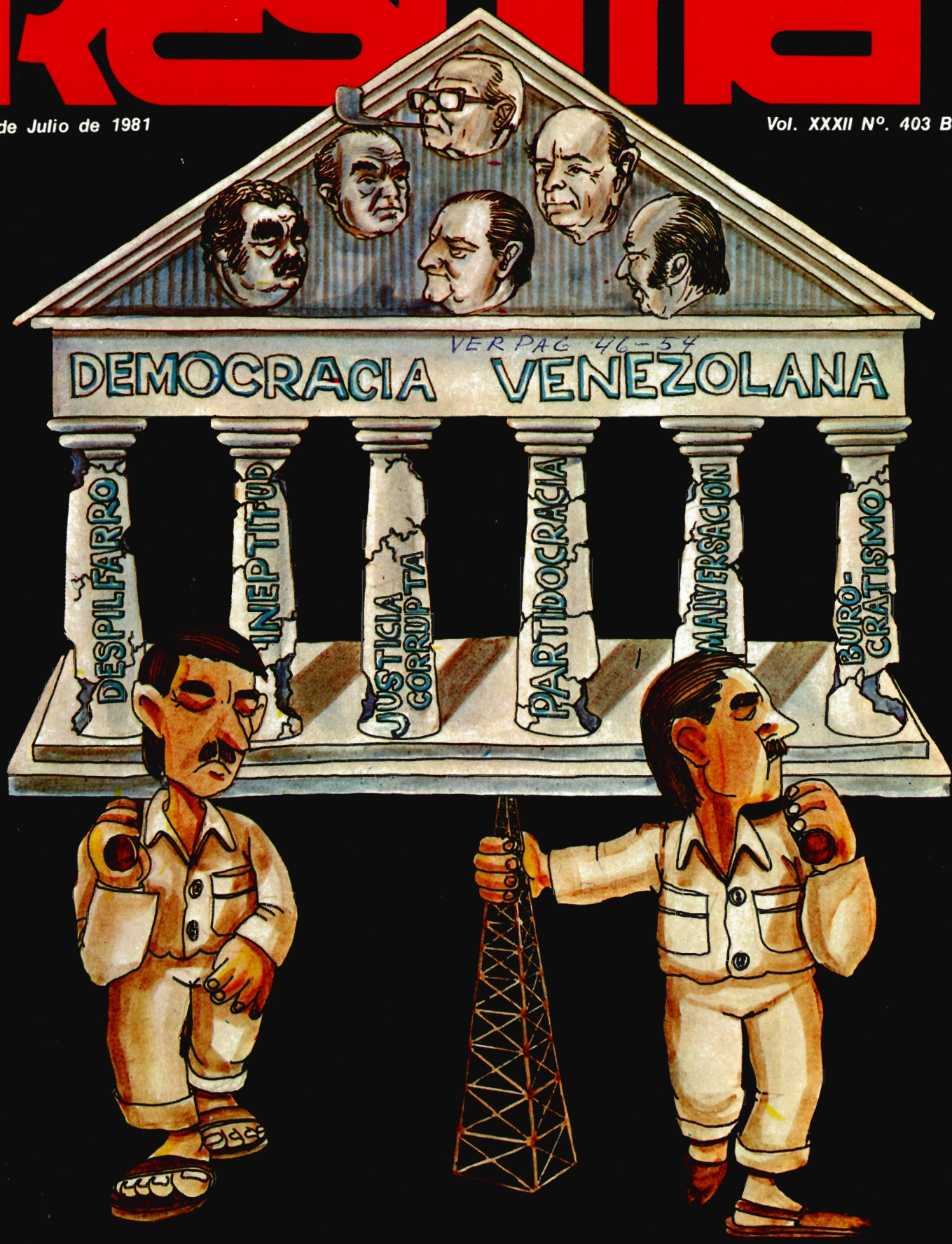



RESUMEN

26 de Julio de 1981

Vol. XXXII N°. 403 Bs. 6.00



Grupo Editor  Olavarría

Revista Semanal Editada en Caracas, Venezuela por la Compañía Anónima de la Revista RESUMEN

Junta Directiva
 Presidente: José Antonio Olavarría +
Director General
 Jorge Olavarría

Sub-director: Antonio Aparicio. **Director de Economía:** Julián Sanjuan. **Reportajes Especiales:** Abilia Moreno. **Redactor:** Humberto González. **Asuntos Internacionales:** Segundo Cazalla. **Sabeh Ramírez.** **Bellas Artes:** Rafael Pineda. **Libros:** Roberto Lovera De Sola. **Artes Escénicas:** Helena Sassone. **Asesor Gráfico:** Carlos Eduardo Miste (Caremis). **Columnistas y Colaboradores:** Manuel Alfredo Rodríguez, Fernando Báez Duarte, Carlos Dorante, Rafael Sylva, Rodolfo José Cárdenas, Gustavo Coronel, Joaquín Pérez Rodríguez, Ramón Escovar León, Mauricio García Araujo, Juan Guillermo Alamo, Eduardo Guzmán Pérez, Juan Socias, Iván Pulido Mora, Teodoro Petkoff, Ramón Rangel Mantilla, Jesús Petit Da Costa, Miguel Santana Mujica, Erwin Arieta Valera, Silvia Martínez.

Los artículos con nombres propios son responsabilidad exclusiva de sus autores.

Corresponsales en: México, Bogotá, Cali, Medellín, Quito, Lima, La Paz, Santiago de Chile, Buenos Aires, Roma, Londres, Bonn, Nueva York, Washington, Miami. Servicios Internacionales UNITED PRESS INTERNATIONAL.

RESUMEN es producida por contrato exclusivo con:



Junta Directiva
 Presidente: José Antonio Olavarría +
Director General
 Jorge Olavarría

Administrador: Eduardo Quintero. **Jefe de Producción:** Carlos Fernández Unsain. **Secretaría de Administración y Ventas:** Martha Almandoz. **Publicidad Internacional:** Manián de Olavarría. **Ejecutivo de Ventas:** Laura Asuaje. **Secretaría de Dirección:** Maritza Uzcátegui. **Caricaturista:** Erasmo Mayorga. **Montaje:** Benito Prado. **Jesús Antonio Gómez Depablos.** **Fotomecánica:** Héctor Aneiros. **Fotocomposición:** Elsa Para. **Janine de Mentado.** **Corrector de Pruebas:** Vicente Siverio. **Recepción:** Elizabeth Castillo. **Archivo Gráfico:** Amparo de Muñoz. **Fotógrafo:** E. Rveros Olmos.

Copyright © por C.A. Editora de la Revista RESUMEN Caracas Venezuela.

Dirección: Av. Principal Colinas de Bello Monte, Edificio "El Cigaral", Pisos 7 y 8 Caracas.

Dirección Postal: Apartado 62236 - Caracas 1060.

Central Telefónica y Redacción 752.86.88.
Ventas y Administración:
Teléfono: 752.58.91 - 752.53.42 - 752.55.86.
TELEX 26100 OLAVE.

RESUMEN no publica "Reportajes Publicitarios" ni su portada o sección editorial alguna o mención en ella, pueden ser adquiridas influidas o compradas en forma alguna. Toda publicidad inserta en RESUMEN deberá evidenciarse como tal o venir recuadrada y con la mención obligatoria de "PUBLICIDAD".

Depósito Legal pp 76-0632

AGENTES EXCLUSIVOS PARA LA DISTRIBUCION Y VENTA:
 DISTRIBUIDORA CONTINENTAL S.A.

IMPRESO EN EDITORIAL PRIMAVERA C.A.

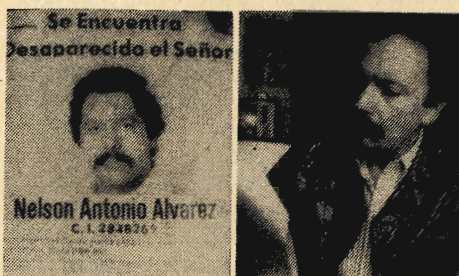
Afiliados al Dividendo

Miembros de la
 Sociedad
 Interamericana de
 Prensa

Voluntario para
 la Comunidad



Tres casos policiales



Alvarez

Fabbri

Esta es una edición de excepcional interés. Por casualidad han coincidido en ella tres casos policiales: uno el del avión cubano. RESUMEN interrogó minuciosamente al técnico Carlos Fabbri, ex Director de explosivos de la DISIP quien fuera a Barbados a hacer las experticias, con su colega inglés, de los restos del avión. Las conclusiones de este informe, colocan al caso en una perspectiva dramática: la bomba no pudo haber explotado en la cabina del baño, sino en el compartimiento de carga. Y allí, los venezolanos implicados en el caso, y acusados de haber colocado el artefacto explosivo, no tuvieron acceso. Entonces ¿quién lo hizo? La respuesta a esta interrogante, y sobre todo, la conclusión de la inocencia de los implicados tiene unas repercusiones políticas de muy largo alcance...tan largo, que quizás jamás veremos su final. El segundo caso es el del comerciante "desaparecido" en Maracay, por el delito de haber sido el testigo de un robo, perpetrado por miembros de la PTJ. Y el tercero...un caso en mucho similar, pero que no sucede en Venezuela, sino en Chile. Democracias, dictaduras de izquierda y de derecha, se entremezclan en forma alucinante en estos tres relatos de esta edición de RESUMEN. Léanlo. Disfrútenlo. Y piensen...que para alborotar neuronas e imaginaciones, se hizo esta revista, semana a semana, la del lector inteligente.

Jorge Olavarría

VENEZUELA

Editorial..... 2
 La voz del pueblo es la voz de Dios..... 4
 El derrumbe de la autopista - los pobres son los culpables..... 7
 El papel de los capataces en la industria petrolera, por Gustavo Coronel..... 8
 La justicia retada, por Miguel Santana Mujica..... 8
 Tres de los profetas del desastre..... 10
 Descentralización: la gran alternativa, por Fernando Travesio..... 14
 ¿Faltan las instituciones?, por Gustavo Torre B..... 15
 El secreto militar, por Teodoro Petkoff..... 16
 El Ministro de Justicia: después de dos años y tres meses puedo irme y dormir tranquilo..... 17

CIENCIA, NATURALEZA Y TECNOLOGÍA

Los Condenados - II. El Proyecto hidroeléctrico de Guyana en el Alto Mazaruni y los Akawaio..... 20

EL CAMPO

Alzas excesivas en precios por deficiencias en canales de comercialización..... 29
 Créditos por 1.300 millones para cubrir pérdidas en el campo..... 30
 Aumentaría la producción de sorgo al disminuir la de maíz por lluvias..... 30
 Robo de ganado en el Zulia..... 31

LA ECONOMÍA

Análisis de la participación de Venezuela en procesos latinoamericanos de integración..... 32
 Salen dólares de los "buenos" y entran se anuncian..... 33
 Producción nacional de petróleo..... 34
 Ministro de Hacienda: "hemos bajado la inflación a la mitad..... 34
 Indicadores financieros..... 35
 Precios del oro y la plata en Londres y Nueva York..... 35
 Saldo activo de USA\$ 2.356 millones acusa movimiento de divisas..... 35
 Declaraciones del presidente del Banco Central..... 36
 Política de expansión de factorías e inversiones acomete General Motors..... 36
 La opinión calificada - Francisco Carrillo Batalla..... 37
 García Bacca a los 80 años..... 38
 Galardonados con premios Nacional de Ciencias 1981 (CONICIT)..... 41

COSAS DE LA VIDA

XIX Congreso Mundial y Congreso Internacional sobre Calderón..... 44
 Miami, mon amour..... 45
 El caso del avión cubano - el que Fidel Castro llegue a cumplir sus amenazas no cambiará la realidad de las experticias..... 46
 El caso "Alvarez" empieza a parecerse al caso "Carmona"..... 55
 Cuando los policías se convierten en delincuentes..... 59
 E.E.U.U.: El Congreso critica a la UNESCO..... 61
 Se acercan horas difíciles para Kadhafi..... 62

CORTOS

64

Suscripciones Internacionales por Correo Aéreo

Zona	6 Meses (26 Números)		UN AÑO (52 Números)	
España	Bs. 179.00	US\$ 42.00	Bs. 358.00	US\$ 84.00
Islas Canarias	Bs. 222.00	US\$ 52.00	Bs. 444.00	US\$ 104.00
Europa	Bs. 184.00	US\$ 43.00	Bs. 368.00	US\$ 86.00
Asia (Japón, China, India etc)	Bs. 231.00	US\$ 54.00	Bs. 462.00	US\$ 108.00
África	Bs. 225.00	US\$ 53.00	Bs. 450.00	US\$ 105.00
Guyana e Islas del Caribe	Bs. 107.00	US\$ 25.00	Bs. 214.00	US\$ 50.00
América Latina	Bs. 144.00	US\$ 34.00	Bs. 288.00	US\$ 68.00
Australia	Bs. 286.00	US\$ 67.00	Bs. 572.00	US\$ 134.00
USA y Puerto Rico	Bs. 154.00	US\$ 36.00	Bs. 308.00	US\$ 72.00
Oriente Medio	Bs. 231.00	US\$ 54.00	Bs. 462.00	US\$ 108.00

Un buen regalo para una persona querida...que está lejos



Una suscripción internacional por correo aéreo de

RESUMEN

NOMBRE: _____
 DIRECCION: _____
 Ciudad: _____
 País: _____ Zona Postal: _____
 Incluyo Cheque por Bs. _____
 o US\$ _____
 Por 26 52 Ediciones
 Envíe sus cupones al Apartado 62236 (Caracas 105 Venezuela)

“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 que el fiscal militar haya pedido la absolución 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 citación escrita para presentarme a declarar frente al Consejo de Guerra Permanente de Caracas en relación al caso que nos concierne, le notifiqué le 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 profesionalmente y moralmente obligados a ratificar cada palabra de nuestro informe original N°. 6000-103-550 y testificar 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 Justicia Militar.

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

Carlos Fabbri: Es indudable que los abogados de la defensa se dieron cuenta, durante el transcurso de la evacuación de pruebas o antes de ello, que el informe técnico de los laboratorios RARDE, no aparecía en el expediente que originalmente estaba en la jurisdicción civil. Varias publicaciones de prensa han polemizado bastante, aunque no siempre bien interpretado, sobre este punto. Cuando mi colega y yo terminamos nuestro informe técnico, redactado en la propia DISIP, bajo el número anteriormente citado en diciembre de 1976, entregamos nuestros recaudos posteriormente y personalmente en la oficina de la Dra. Delia Estava, en pre-

sencia de algunos fiscales del Ministerio Público, dando amplias explicaciones sobre lo sucedido.

RESUMEN: ¿Notaron Uds. “algo anormal” en el procedimiento de entrega de su informe a la Dra. Delia Estava?

Carlos Fabbri: Nada en absoluto. Tanto la Juez como los Fiscales presentes, 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 presentes. 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, metalúrgicas, etc., efectuadas sobre los escombros flotantes recuperados?

Carlos Fabbri: En aquella oportunidad quedó aclarado que el informe de los laboratorios RARDE, sería enviado posteriormente por vía diplomática, a través de la embajada inglesa en Caracas. El informe tardó algunos meses en prepararse.

RESUMEN: ¿Qué pasó entonces? ¿Por qué se dice que el informe “desapareció”? ¿Qué nunca llegó a ser incluido 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 Caracas, yo fui llamado de allá directamente. Me fueron entregadas tres (3) copias (entiéndase tres originales): copias N°. 2, N°. 3 y N°. 4. Esto consta en la página de control de distribución 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 expediente. En la embajada de Inglaterra en Caracas, quedaron archivadas dos copias más, las N°. 9 y N°. 10. Todo esto consta en la página de distribución al final del informe RARDE, como ya citado. En total fueron distribuidas oficialmente 12 copias a las diferentes autoridades internacionales autorizadas en recibirlas.

RESUMEN: ¿Fue alguna copia autorizada para ser entregada al gobierno cubano?

Carlos Fabbri: En la hoja de distribución no consta. Pero es muy posible de que ellos la hayan obtenido. En

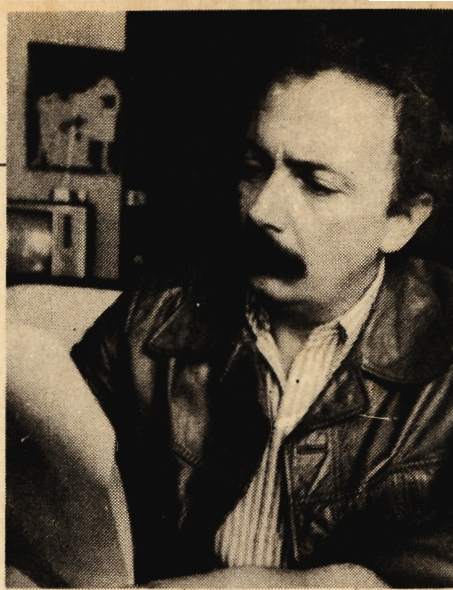
RESUMEN trató extensamente el caso del avión cubano.



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

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

Carlos Fabbri: No me extrañaría que dijeran de repente que el avión de la Cubana de Aviación fue tumbado por un OVNI. Cuando se quiere especular todo 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



El técnico Carlos Fabbri.

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 tóxica*. 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) harto sospechosas ¿Fueron estos dos, unos "titiriteros" 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 éste 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 enmarañado 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.

también 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 empinarse 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, hundándose 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 él 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 tribunal. 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



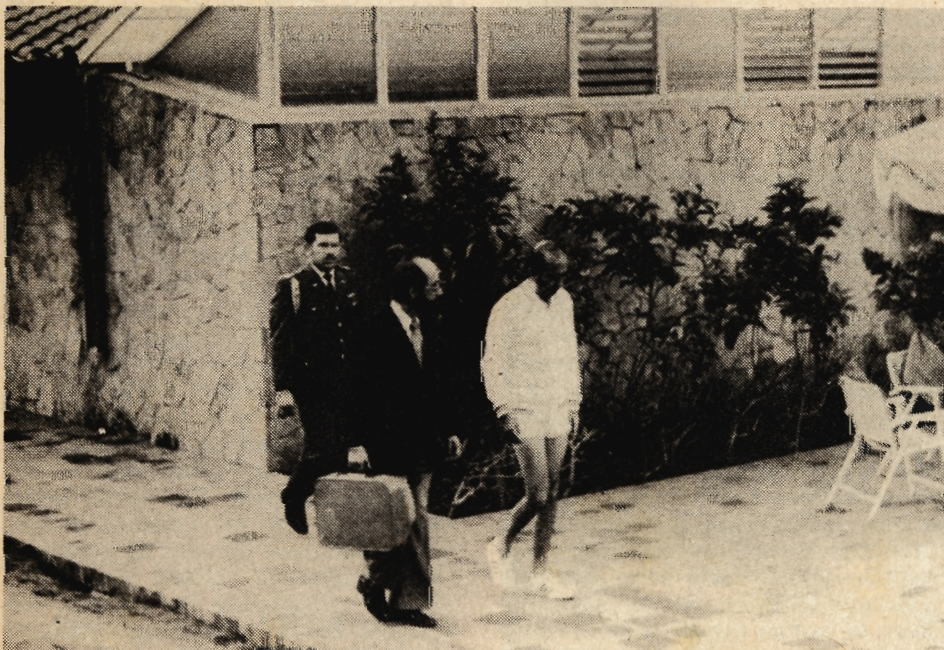
Fidel, le teme al informe técnico.

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.



C.A. Pérez con su guardaespaldas **Orlando García**.

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 de haberse 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 delito 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, se hubiera podido aclarar un sinnúmero de dudas y especulaciones que han alimentado continuamente a los medios de comunicación y cuyo secreto se ha llevado el océano. Vale la pena mencionar, aunque ello no altere 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 a.m. 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 licoros 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 p.m. 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 p.m. 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, hundéndose rápidamente en el mar. El tren de aterrizaje de la nave aérea estaba afuera, cuando se produjo el desastre.

No hubo sobrevivientes. Perecieron 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**



Hernán Ricardo, venezolano fotógrafo en misión "operativa".



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

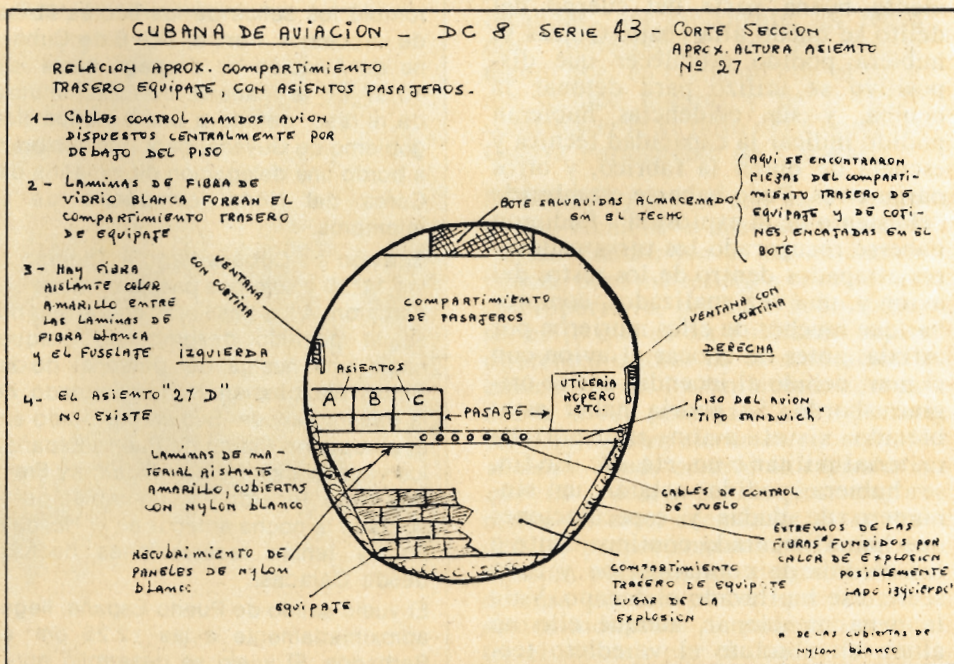
tener nada de su contenido original y obvio, sino que contenían escombros de la propia tragedia. Esto puede producir muchas especulaciones: el contenido de tales maletas, fuese lo que fuese, fue sacado antes de la llegada de mi colega a Barbados y luego las maletas "infantilmente preparadas", como se 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. *Primero*, pocos días después del accidente, se desató un "canibalismo policial" a nivel de la DISIP; fue algo así como una cacería de brujas con allanamientos por todos lados, en especial a cubanos anti-castrietas 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

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 sectorarios (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

nacional e internacional que demandaba aplicación "de la justicia". Pero si bien es cierto que dichos elementos sectorarios 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 avión donde se aprecia claramente que en la última fila sólo existen los asientos A, B, C. únicamente.



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 iniciales, arresto e interrogatorio preventivo por elementos de mala fe no sólo del propio Cuerpo, sino también por 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 así 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 la 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 nacionales?

Carlos Fabbri: Es una pregunta muy extensa 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, debieran 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... "cínico" 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 DC8 were in ample supply to be confirmed beyond doubt by different procedures.

The DC8 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...

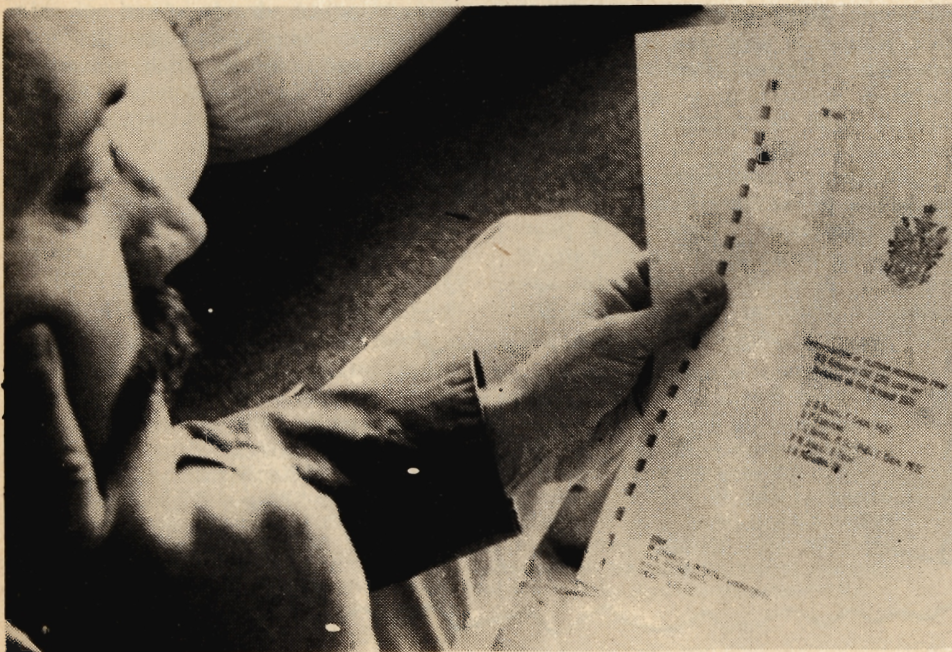
RESUMEN: La Corte Marcial lo citó a Ud. para el 11 de Jun. 1981 a rendir nuevas declaraciones, que estuvieron cubiertas por los medios de prensa. Considerando la anterior exposición hecha por Ud. y su colega Newton frente al Consejo de Guerra Permanente de Caracas, ¿qué novedades aportó Ud. en esta oportunidad, 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.
ect. etc.

Posteriormente, aproveché la oportunidad para hacer entrega al tribunal de un boletín de los laboratorios RARDE, publicado por la Sociedad de Ciencias Forenses de Inglaterra (1978), 18,137, con título "Una reseña 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 RARDE 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 subsiguientes. ¿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 o la capacidad de vuelo del avión ya que, como es sabido, el aparato hizo un viraje de emergencia y casi logró llegar al aeropuerto de donde

Toshiba

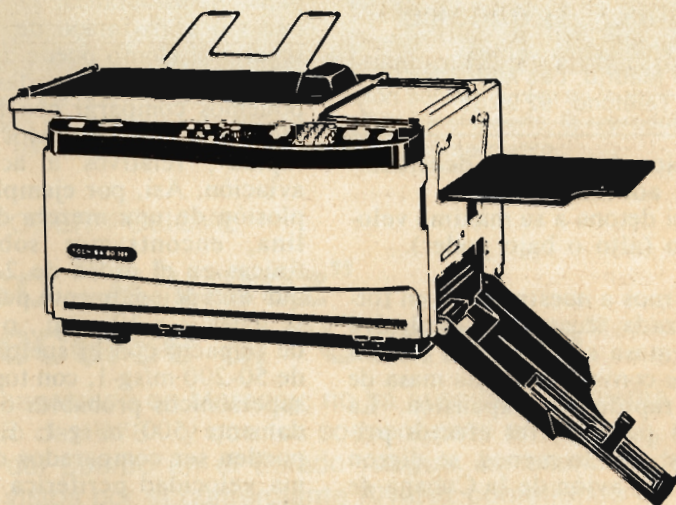
TOSHIBA * * *

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.

Creamos los jardines más bellos

Realizamos desde un pequeño jardín para el hogar u oficina, hasta los más grandes proyectos en áreas verdes con decoraciones de fuentes y cascadas.

Servicio de mantenimiento fijo. Presupuestos sin compromiso.

Como amamos las plantas el precio no es problema.



plantas Aguadulce

Exhibición y ventas:
Calle Madrid, Las Mercedes.
Teléfono: 92.95.31

unos 3.600 pies/seg. hasta más de 23.000 pies/seg. Un alto explosivo, se descompone a velocidades mucho más rápidas que la velocidad del sonido y la gran masa de gas en expansión, se extiende hacia afuera desde el punto de detonación, generalmente en un esquema circular, ejerciendo *presiones de detonación* en el orden de las 700 Ton./pulgada cuadrada, con temperaturas que pueden pasar los 3.000°C, y alejándose a velocidades de hasta 13.000 millas/hora, comprimiendo y destruyendo todo lo que encuentra a su paso. La presión de detonación, no debe ser confundida por la *presión de explosión*, la cual es teóricamente un 45%, aproximadamente, de la presión de detonación. La formación de esta masa de gases calientes en expansión instantánea, se forma en un período aproximado de 1/10.000 de segundo. Como puede apreciarse, se trata de figuras elevadas, las cuales podemos comparar con figuras obtenidas de otros procesos de "acción rápida", relativos a accidentes de aviación. Así, por ejemplo, en la explosión de una mezcla de aire/gasolina, encontramos sobrepresiones típicas en el orden de $2 \times 10_1$ atm., que excepcionalmente pueden elevarse hasta $2 \times 10_2$ atm., o velocidades de impacto con el suelo en el orden de 50-200 m/sg-1, con toques máximos supersónicos probables de aproximadamente 500 m/sg-1. Estos valores pueden ser comparados con la máxima velocidad periférica del aspa de una turbina, si se rompiera bajo esfuerzo en el despegue, de aproximadamente 450 m/seg-1 (Jet Boeing 747). Puede apreciarse, en definitiva, que la detonación de una carga explosiva, produce huellas en las estructuras metálicas circundantes (entre

- estado físico del mismo; densidad.
- iniciación adecuada.
- atacado; si detona a su máxima velocidad o no (alto o bajo poder).
- etc. etc.

Para referirnos a nuestro caso, en forma sintetizada, cuando el explosivo detonó su masa sólida quedó instantáneamente convertida a una masa de gases en rapidísima expansión. La detonación produjo tres efectos primarios que, por lo menos, se dieron en el caso del avión de la Cubana de Aviación:

- Onda de choque o presión
- Fragmentación
- Efecto incendiario o térmico.

En general, la velocidad de detonación de las dinamitas, varía grandemente desde aproximadamente

PK 484



INVESTIGATION OF FLOTSAM RECOVERED FROM
DC8 AIRCRAFT CUT 1201 LOST OFF
BARBADOS ON 6TH OCTOBER 1976

D G HIGGS, C CHEM, FRIC
D P LIDSTONE
T S HAYES, M SC, PhD, C CHEM, MRIC
P N JONES, B TECH
J A MARIHAM, BA

RADE,
84 FORENSIC & MATERIALS LABORATORIES,
ROYAL ARSENAL EAST,
WOOLWICH,
LONDON, SE18 6TE

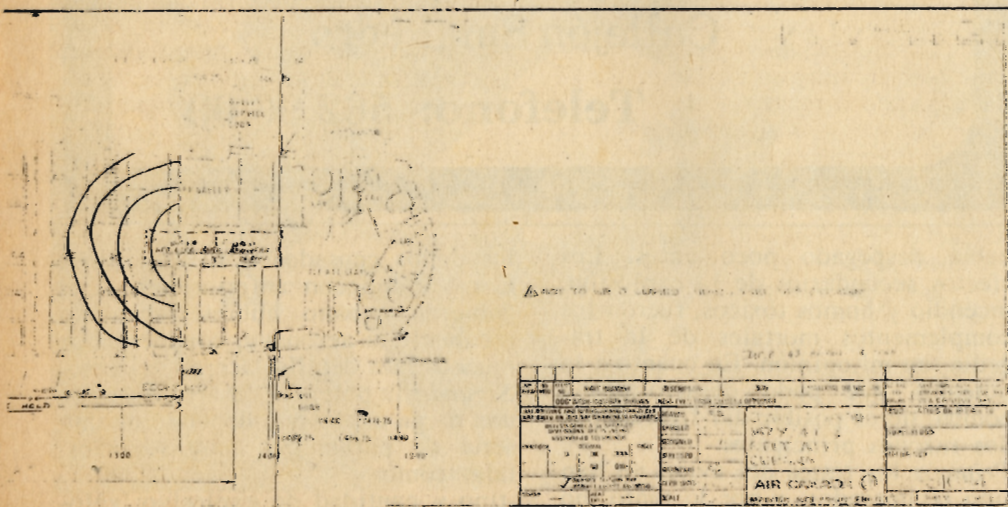
JANUARY 1977

El informe británico.

otras), que pueden ser identificadas positivamente mediante examen apropiado. Para terminar el punto y no seguir con figuras teóricas que no vienen al caso, vale la pena recordar que el rendimiento de un explosivo, no se determina simplemente conociendo *la energía total* liberada por el propio explosivo. Depende también en *la proporción o velocidad de liberación de dicha energía* y con *que efectividad dicha energía* sea utilizada para fragmentar o desplazar el material que se está volando. En otros términos, la efectividad de un explosivo es influenciada tanto por las propiedades del explosivo como por las propiedades del material que se va a destruir. Hasta la fecha, *no existe una prueba o cálculo definitivo* que pueda predecir los resultados de una voladura con explosivos comerciales principalmente debido a la compleja naturaleza de los materiales.

RESUMEN: ¿Qué cree Ud. referente a las amenazas adelantadas por el Primer Ministro cubano?

Carlos Fabbri: El hecho de que Fidel Castro lleve a cumplir sus amenazas, no cambiará la realidad de las experticias, sea cual fuere el veredicto de la Corte Marcial. Fidel Castro no puede pretender que la verdad sea la que a él le conviene y me imagino que cualquier ejecución que ordene llevar a cabo, solamente provocaría represalias lógicas que iniciarían una serie de "vendettas" muy lamentables y que pueden y deben ser evitadas. *En lo humano*, comprendo a Fidel Castro y lo que debe significar para Cuba la pérdida de una aeronave civil. *En lo diplomático* o protocolar, sus amenazas a los participantes en el caso del avión, sus defensores, miembros de la justicia militar, FAN y el propio gobierno venezolano, son sencillamente intolerables, aparte el hecho de que últimamente, amenazar al gobierno y/o sus instituciones, se está convirtiendo en un deporte. Es hora de demostrar que lo cortés no quita lo valiente.



Plano original del avión, corte de la cola, no existe el asiento 27-D.