

Entrevista con: **OSCAR
BENEDETTI
PIETRI**


"El placer de volar es muy grande. Poder mantenerse en el aire, dominar el espacio y hacer lo que quieras es una cosa muy agradable".

Conocido como creador de magníficas estructuras de la Ingeniería Civil en Venezuela, el señor Oscar Benedetti Pietri relata a detalle su experiencia con la aviación a través de las pruebas conllevadas junto a Oscar Machado y Martín Tovar para la creación del Aeropuerto Caracas.

Resulta increíble cuando continúa comprometido con su profesión, a los 86 años de edad y produce mayor admiración cuando comparte en persona, algunas de las historias que muchos conocen por referencia. Como socio y director de Precomprimido, Oscar Benedetti Pietri ha tenido una participación importante en el proyecto y construcción de importantes obras realizadas en el país.

"Nuestra actividad como ingenieros constructores comienza en 1950, con Pérez Jiménez, quien le dio un empuje inmenso a la ingeniería de nuestro país. A pesar de haber sido un dictador, en su gobierno fue casi obligatorio que en las obras públicas participaran compañías venezolanas", menciona el doctor Benedetti.

Memorias de pilotos

"El 2 de septiembre de 1963 realicé mi primer vuelo solo y posteriormente, Oscar

Machado, mi hermano Edmond y yo adquirimos un 172, que fue nuestro caballito de batalla por mucho tiempo. Del Cessna 172 pasamos a un Pushpull 337, luego a un Queen Air BE-80 y por último a un Turbo Commander que todavía conservamos.

Mi primer viaje al exterior lo hice a Providenciales (Turks and Caicos) como copiloto de Martín Tovar. Todo fue muy bien, pero ya en el sitio no lográbamos encontrar el aeropuerto, por lo que le dije a Martín, "mira, si no encontramos la pista, aquí estoy viendo una playita que sería una buena opción. Pero al fin apareció la pista. Mi primer accidente de importancia fue, cuando volando a EEUU con Julio Cesar Rodríguez (Pepaloca), entre Curazao y Santo Domingo, perdimos el motor izquierdo, lo que nos obligo a aterrizar en Puerto Plata, donde estuvimos detenidos hasta que un avión del ejército confirmara el accidente. Mi segundo accidente, cuando aproximando en Maiquetía con poca altura y cierta potencia en los motores, la alarma del tren

de aterrizaje solo actuó cuando ya habían tocado la pista las puntas de la hélice del motor izquierdo cometiendo el grave error de despegar y aterrizar de nuevo.

Debo aclarar que el daño en la punta de las palas fue tan uniforme, que no se produjo ninguna vibración en el vuelo".

Antes de que existiera el Aeropuerto Caracas, ¿qué se hacía en esos terrenos?

"A muchos de nosotros nos preocupaba, que por estar La Carlota en una importante y poblada zona de Caracas, la construcción de edificios en los alrededores estaba limitada en altura por los requerimientos aeroportuarios y pensamos que algún día, bajo la presión de propietarios y usuarios de terrenos vecinos, se podría conseguir eliminar el aeropuerto. Por esta razón algunos de nosotros comenzamos a localizar y evaluar posibles sitios donde eventualmente se pudiera construir otro aeropuerto y llegamos a encontrar tres: uno al este de Petare de muy difícil acceso vial, otro en Guatire con un costo de la tierra muy elevado y otro al Sur Oeste de Caracas, al norte de Charallave, donde encontramos dos pequeñas montañas orientadas este oeste.

El Ing. Jhan Zapletal, hizo unos estudios preliminares en nuestra oficina, con lo que pudimos confirmar que el volumen del corte de ambas montañas, era suficiente para rellenar las zonas bajas y así conseguir una área total, donde podría construirse una pista y una zona de hangares y talleres, de dimensiones bastante aceptables, mayores que lo que teníamos en La Carlota.

El terreno era propiedad de la familia Guerra del Vechio y después de muchas negociaciones y con la ayuda de Rafael Guerra, sin la cual no lo hubiésemos logrado, se llegó a un arreglo en que nos comprometimos a pagar Bs. 5.000 por hectárea.

Se comenzó a proyectar el aeropuerto con la participación de destacados ingenieros, arquitectos y especialistas y entre ellos quiero mencionar muy especialmente a Alfredo Calzadilla y a Tomas José Sanabria, quienes lamentablemente ya no están con

nosotros.

Nuestros recursos financieros, muy escasos, no nos permitían contratar a una compañía de construcción para ejecutar la obra, pero si fuimos capaces de conseguir un crédito para la compra de los equipos que íbamos a utilizar en la construcción, con la garantía parcial de los propios equipos, y contratar los servicios de la compañía del Ing. Roberto Bello, excelente ingeniero de vialidad.



El movimiento de tierra vino a costarnos la módica suma de Bs.2/m³ y adicionalmente tuvimos la suerte de que los equipos, después de haberlos utilizados, logramos venderlos a un precio superior al de compra, lo que nos permitió cancelar la deuda y quedarnos con algunos recursos para continuar la obra.

Oscar Machado, Oscar Benedetti y Martín Tovar integraron la primera junta Directiva, siendo su primer presidente Oscar Machado, el segundo fue Benedetti y luego Tovar".

¿Por qué no deseó continuar como presidente de la Junta Directiva?

"Porque no fueron solo los años que fui presidente, sino los años que le dediqué a buscar, concebir, proyectar y ejecutar la obra y además estaba seguro que la dedicación de Martín me garantizaba la permanencia y continuidad del aeropuerto por mucho tiempo, como han sido estos varios decenios".

Como Ingeniero Civil, ¿qué factores diferencian al Aeropuerto Caracas de otros aeropuertos?

"El Aeropuerto Caracas es una especie de

portaaviones en medio de la montaña. Tiene la ventaja que estando el valle un poco más abajo, en casos de emergencia habría la posibilidad de maniobrar y quizás alcanzar al Aeropuerto Metropolitano o tratar de colocarlo en una zona despoblada de los valles del Tuy."



¿Cómo se siente hoy en día con el progreso que ha tenido el aeropuerto a lo largo de los años?

"Estoy muy viejo para emitir juicios pero creo que lo que se está haciendo cada vez es mejor, las personas involucradas en su operación y su mantenimiento día a día son simplemente admirables".

¿Qué significa la aviación para usted?

"Desde el punto de vista personal, el placer de volar es muy grande. Poder mantenerse en el aire, dominar el espacio y hacer lo que quieras es una cosa muy agradable".



¿Alguna otra anécdota que desee compartir?

"Fernando Paredes Bello, amigo de juventud, cuando fue designado Comandante de la

Base Miranda se le ocurrió prohibir la operación de monomotores. Lo visité y le dije que creía que estaba equivocado, que era menor el riesgo de un monomotor, que todavía operable a 40 M/H, era factible colocarlo en el Guaire o en alguna calle o avenida del este de Caracas, en cambio, ciertos bimotores, al perder un motor, perdían realmente motor y medio y resultaba más difícil de aterrizarlos por lo que resultaba más lógico exigir que los bimotores, para ser operables en La Carlota, debían tener ciertas características aceptables. Paredes no escuchó la opinión y ordenó la salida de los monomotores.



También recuerdo, que en el chequeo para la obtención de la licencia de piloto, entre otras cosas había que hacer una pérdida, por la que el instructor, apreciaba el conocimiento del alumno, sin llegar a que se produjera tal pérdida. Mi hermano Edmond, era un aficionado a las pérdidas y algunas veces me invitaba hacerlas en el PushPull que teníamos, cosa que yo hacía con poco gusto, porque este avión cae como una piedra.

Cuando Edmond se chequeó para la obtención de su licencia, el Instructor, nuestro gran amigo Atilio Tarre Mursi, le pidió que hiciera una pérdida y Edmond se la hizo completa, lo que causo tal disgusto que Atilio decidió no aprobarle el examen".

Por: Patricia Kralj
Fotografías: Eduardo Mayorca