

Entrevista con:

LUIS GUILLERMO VILLEGAS BARTHELL

“Una de las sensaciones más agradables de mi vida, fue el día que volé solo”.



Empresario de la industria del cine, gran admirador de la labor cinematográfica de su padre en la historia de Venezuela, deportista de grandes retos y con ímpetu especial por la aviación. Luis Guillermo Villegas comparte en un interesante relato su experiencia como piloto y su aporte en un momento clave para el Aeropuerto Caracas.

“Y entonces oigo una voz sofocada que repetía: ¡Aló, Maiquetía, Maiquetía! y Maiquetía no lo oía entonces yo le contesté: ¿Quién está llamando? La persona me dio la descripción del avión y luego me dijo: Tengo un infarto y no sé si llego. De inmediato lo ayudé con las comunicaciones y finalmente aterrizó, era un piloto comercial”.

Luis Guillermo Villegas nos sorprendió con historias de vuelo que pocos conocen por citar una como la anterior, durante un regreso de la Isla de Margarita y al no poder aterrizar en La Carlota por ser más de las 6:30 pm, siguió a Maiquetía sin saber que asistiría el aterrizaje de un piloto en dificultades.

Villegas es Presidente de Bolívar Films, miembro de la Junta Directiva de la Fundación Los Roques y de la Junta Directiva del Aeropuerto Caracas desde su

creación. Se inició en Bolívar Films en 1958, con la oportunidad de aprender directamente de su padre sobre el negocio cinematográfico y tras su fallecimiento, siguió al frente de la compañía asumiendo un gran reto.

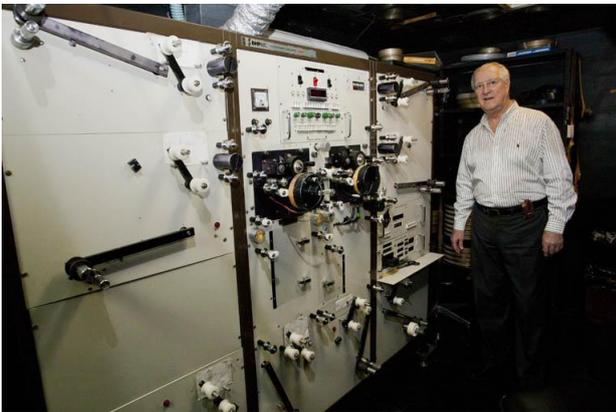
“Bolívar Films la funda mi padre en 1940 pensando siempre en hacer largometrajes. En aquella época el cine estaba dominado por las grandes producciones de Hollywood pero en paralelo, se había desarrollado mucho el cine en México y en Argentina.

México tuvo la visión de crear una distribuidora suramericana. El cine se compone de dos cosas: producir y distribuir, y como los mexicanos no obtenían distribución a través de los americanos, decidieron crear una distribuidora en toda América Latina”.

Venía de vivir en México y luego de trabajar viajando como empresario de teatro por dicho país, Panamá y varios países de Europa, decide regresar a Venezuela con la idea de hacer cine”.

Es entonces cuando Luis Guillermo Villegas Blanco crea Bolívar Films y empieza haciendo documentales para los diferentes gobernadores de esa época. Vende su primer documental a una compañía minera en el Estado Bolívar a manera de material informativo sobre dicha empresa y posteriormente realiza más producciones con el gobierno de Medina.

En el año 1949 decide hacer diez largometrajes (uno tras otro lo cual fue algo importante para la época).



Máquina de transferencia de cintas en Bolívar Films.

Una de las películas más conocidas, *“La Balandra Isabel llegó esta tarde”*, ganó el premio en Cannes en el año 1951 siendo Venezuela un país desconocido como productor de películas. En la década de los 60, Villegas Blanco ya figuraba como personalidad del cine mundial. Luego la compañía se dedica a hacer comerciales, noticieros de televisión - recordemos el Noticiero Bolívar Films y Noticolor proyectados en las salas de cine del país- y abriendo cada vez más su alcance.

Luces, Cámara y Aviación

¿Cómo se une la vida de un empresario del cine con la aviación? El señor Villegas ha volado durante cincuenta y dos años y su camino como piloto surge increíblemente por una casualidad. Desde los diecisiete años es aficionado a la cacería, y en una oportunidad cercana a sus veinte años, sintió la

curiosidad de tener un avión a raíz del tiempo que tomaba salir desde Caracas hasta el Estado Guárico y llegar al sitio indicado. *“Estuvimos dos días perdidos buscando una zona llamada La Dormida bajo la dirección de un supuesto guía. No encontramos el sitio pero si vimos una avioneta. Yo estaba frustrado por estar casi 20 horas en jeep y llegué a Caracas a averiguar cómo era eso de la avioneta. Me fui a La Carlota y ese mismo día encontré a varios amigos Néstor Aristiguieta, Martín Tovar, Kike Romer, Enrique Lander; todos volaban y me decían que me comprara una avioneta que eso era una maravilla y me compré mi primera avioneta sin saber nada de aviación, conseguí a un instructor excelente Guillermo Schaffernoth y me enseñó a volar”.*

¿Cómo fue la primera experiencia de vuelo? *“Me pareció muy fácil y me encantó. Una de las sensaciones más agradables de mi vida fue el día que volé solo, sales y estás en el aire tu solo y crees que dominas el mundo y es una sensación muy bella, también le sucedió a mi esposa Marelisa que también se graduó de piloto”.*

¿Y entonces usted siguió la tradición de invitarla a volar o fue por voluntad propia? *“Ya yo estaba casado cuando empecé a volar. Me casé a los diecinueve años y empecé a volar como a los veintiuno, cuando ella se enteró que yo estaba volando compré otra avioneta y nacieron los hijos, constantemente viajábamos en familia para la playa, los llanos, el exterior y me dijo: tu sabes como es la cosa, si a ti te da algo como un desmayo, aquí todos corremos un gran riesgo. Yo quiero aprender a volar. Y así fue”.*

Toda una historia de aviones

“Mi primer avión fue un Piper Colt, un avión de lona que no tenía ni flaps (parte del borde trasero de las alas). La primera vez que subí a mi esposa despegamos de La Carlota y empezó a oír un ruido y yo le dije: ¡esa es la lona! Y ella dice: ¿qué lona?; y le expliqué: la lona con que está hecha el avión. ¡Bájame de esto ya, esto es de lona! Muy gracioso, luego compré un Piper Cherokee 235 - que fue el primer Cherokee con paso variable- y todo fluyó mejor.



El que lo compró en Miami lo hizo durante el mes de julio, con el calor característico de la ciudad lo prendió y lo tuvo prendido por media hora. Luego lo apagó, esperó cinco minutos e intentó prenderlo de nuevo y milagrosamente prendió y se fue muy contento con su avión. Fue allí cuando cambié a Cessna, un push pull que por cierto lo usó la fuerza aérea en Vietnam – el que tiene un motor adelante y otro atrás -. He variado con los modelos de Cessna, tuve varios Cessnas 310 T y finalmente compré un 402 C”.

Luego la Piper sacó un avión experimental, el Comanche 400 era un avión monomotor con 400 caballos en la nariz y era el avión más rápido en ese momento incluido los bimotores, tenía todos los adelantos, piloto automático, sistemas eléctricos; era un Ferrari del aire, una belleza de avión.

Y cuando vi ese avión me enamoré, vendí el Cherokee 235 y compré el Comanche. Lamentablemente, según dijeron, el motor del Comanche era un motor de helicóptero diseñado para operar verticalmente, y después decidieron usarlo horizontalmente en este avión y voló perfecto hasta que llegó a las 100 horas.

Después de la revisión de las 100 horas donde le cambian las bujías, le arreglan los magnetos y una cantidad de cosas técnicas, el avión tuvo la particularidad de que prendía perfecto en la mañana pero si ibas para Ciudad Bolívar, estabas media hora y querías devolvarte: buenas noches, el avión no prendía más y tenías que dormir allá hasta el día siguiente que se enfriara”.

¿Y cómo resolvió esa situación?

“Con el tiempo aprendí a prenderlo en caliente y en paralelo confrontaba a la Piper hasta que finalmente me informaron que lo podían vender en Miami. Se lo entregué a un piloto americano en La Carlota para que lo llevara a Miami y cuando llegó a hacer aduana - en ese momento en Maiquetía-, lo apagó y no le prendió más. Entonces bajé con un amigo a Maiquetía, lo prendí y se lo llevó desde Venezuela con parada en South Caicos al norte de Santo Domingo sin apagarlo, echó gasolina y siguió a Miami.

Actuación en el Aeropuerto Caracas

Durante la presidencia del señor Villegas en la Junta Directiva del Aeropuerto Caracas (período 2008-2009), se realizaron obras como la construcción de la nueva rampa de helipuerto, con 3 heli puntos que cumplen las regulaciones Aeronáuticas, trabajos de drenajes y señalizaciones en la pista de aterrizaje, bacheo de calles y taxi Ways, la reparación del Tanque de Agua elevado del Aeropuerto, que tenía para ese momento más de 25 años, con una capacidad de 340.000 litros y la recaudación en el año 2007 del 99.44% y en el 2008 el 100%, de lo que se denomina REPA, modificando la fórmula de pago calculando el peso máximo de despegue de cada modelo.

De igual manera, se construyeron y se asignaron al personal del INAC entre ellos despachadores de vuelos, personal de comunicaciones y Control de Tránsito Aéreo, unas instalaciones de descanso que incluyen habitaciones para el personal femenino y masculino, baños, mini cocina y área social común; lo que permitió liberar espacio dentro de la torre de control, que fueron utilizados y destinados a otros fines, entre ellos entrenamiento de personal de controladores de vuelo.

“Pero sin lugar a dudas, lo más importante fue que conté en todo momento, con el apoyo incondicional del resto de mis compañeros de la Junta Directiva”, Luis Guillermo Villegas.

Por: Patricia Kralj
Fotografías: Eduardo Mayorca