



El dinero voló, los helicópteros no

Descripción

Hace poco más de un mes, y tras un proceso judicial [de casi dos años](#) que se inició en Argentina con la requisa de la aeronave y terminó en Estados Unidos con su desguace, el Estado venezolano perdió definitivamente el avión Boeing 747-300M de la Empresa de Transporte Aerocargo del Sur (Emtrasur), filial de la también estatal Conviasa.

“Le quitaron el color de la bandera, le desaparecieron el nombre, le borraron el nombre de Luisa Cáceres de Arismendi, le borraron el nombre de Emtrasur y luego lo descuartizaron y lo picaron a pedazos”, se indignaba Nicolás Maduro el pasado 29 de febrero, en una [transmisión televisada](#) desde el Jardín Botánico de Caracas, tras confirmarse el desmantelamiento del aparato.

Ese reclamo veloz de Maduro contrasta con el silencio que su gobierno ha mantenido desde 2014 en torno a la suerte de tres helicópteros Sikorsky AS-61D del Ejército enviados ese año a mantenimiento en el extranjero, de los que nunca más se supo.

El 7 de marzo de ese año, el Ministerio de la Defensa, a través del Servicio Desconcentrado de Bienes y Servicios de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (Sedefanb), contrató a Aeronet Consulting Corp, una compañía registrada en el estado de Florida, Estados Unidos, para el mantenimiento mayor de las tres aeronaves. Desde entonces no hay noticias de ellas.

Pero **Armando.info** logró revisar un “informe definitivo de auditoría” de la Contraloría General de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (Congefanb), que establece responsabilidades de altos oficiales del Ejército y Aviación Bolivarianas en esa transacción, perjudicial para la nación: del Fondo de Desarrollo Nacional se emitieron pagos por 17 millones de dólares, 75% del contrato, sin que el Estado venezolano recibiera contraprestación alguna.

“A pesar de haber transcurrido cinco años del desembolso a la empresa Aeronet Consulting Corp del 50% del anticipo contractual (9.355.500 dólares) y el 20% de anticipo especial (3.742.200 dólares) y un pago adicional de cuatro millones de dólares a través de un *addendum*, los mismos no han sido demostrados financieramente con soportes adecuados que garanticen la adquisición o reparación como está establecido en las ofertas comerciales objeto del referido contrato”, concluía el documento

de 34 páginas, fechado el 20 de junio de 2019 y que, desde entonces, permanecía guardado bajo siete llaves.

Y para colmo: todavía hoy los helicópteros no regresan a Venezuela y ni siquiera se conoce, a pesar de la investigación de la contraloría militar, si al menos fueron reparados o reacondicionados.

Se hicieron los suizos

Los Sikorsky AS-61D, de fabricación estadounidense, tienen [mucho tiempo sirviendo](#) al Comando de Aviación del Ejército en misiones que requieren transporte de personal militar, rescate de personas y acceso a zonas impenetrables. Se trata de un modelo de las [innumerables variaciones](#) que Sikorsky desarrolló y franquició a otros fabricantes, a partir del original *Sea King* de la Armada de Estados Unidos, una aeronave que se hizo popular en los años 60 por su rol en la Guerra de Vietnam y en el rescate en altamar de las cápsulas espaciales del proyecto Apolo que amarizaban en el océano Pacífico.

El 22 de mayo de 2014, poco más de dos meses después de la firma del contrato de mantenimiento con la empresa de Florida, los tres aparatos del Ejército venezolano arribaron al aeropuerto de Zúrich, en Suiza. En el sitio web [Airhistory.net](#), donde entusiastas de la aviación comparten fotografías de aeronaves tomadas en aeropuertos y pistas de todo el mundo, todavía se encuentran imágenes de esa llegada.

Una semana más tarde, los helicópteros completaron el primer tramo de su viaje hacia el misterio. Fue el 29 de mayo de 2014 cuando llegaron a Lodrino, una localidad del cantón suizo de Tesino o *Ticino*, en el italiano local, donde quedan las instalaciones de Karen SA, la empresa subcontratada por Aeronet Consulting Corp para el *overhaul*, como se conoce en la jerga aeronáutica el mantenimiento mayor con el que se busca actualizar y rejuvenecer los aparatos.

“El 29 de mayo de 2014 se reunieron en la ciudad de Lodrino, en la sede de la empresa Karen Helicopter Services, el Comandante de la Aviación del Ejército Bolivariano, un especialista técnico del sistema Sikorsky AS-61D, el jefe de contratos del Comando de la Aviación del Ejército Bolivariano y el presidente de la empresa Aeronet Consulting Corp, con el fin de hacer entrega de los helicópteros Sikorsky AS-61D y dar inicio a los trabajos del contrato MPPD-VMS-SEDEFANB-CD-AD-0020-2014”, relata el informe al que **Armando.info** tuvo acceso.

Aunque el traslado de los helicópteros se debió realizar por vía marítima, como se hace de manera regular, el temor [al veto impuesto por Estados Unidos](#) a las compras militares del chavismo desde mediados de la década del 2000, sugirió una modificación de los planes. Fue así como los tres aparatos volaron a Suiza a bordo de un avión de cuerpo ancho perteneciente a la aerolínea ucraniana de carga [Antonov Airlines](#). Aunque la precaución parecía fundada, el alquiler del jet para el transporte de los helicópteros abultó con cuatro millones de dólares adicionales la cuenta del mantenimiento mayor, algo que se reflejó en un addendum del contrato original.

Con igual sigilo y también por el temor a la vigilancia norteamericana, el verde oliva de los helicópteros se cubrió con pintura blanca. Al fuselaje de cada uno se le aplicó el logotipo de la petrolera estatal Pdvsa, a fin de que parecieran aparatos de uso civil “de manera que no sean objeto de la aplicación injusta de sanciones internacionales”, detalla el informe. Eso implicó también un cambio de matrículas

“en coordinación con el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)” y a las tres aeronaves se les asignaron las siglas YV2995, YV2996 y YV2997.

Podría decirse con sorna que el camuflaje resultó tan eficaz que todavía no se detectan los helicópteros. Unas bajas que debían durar 24 meses se han prolongado por una década.

En el [sitio web](#) del contratista Aeronet Consulting Corp, que brinda escasa o ninguna información sobre la empresa y parece más un álbum fotográfico, se ven sin embargo unas imágenes de los helicópteros del Ejército, en lo que tal vez fue alguna fase de los trabajos de mantenimiento. Las fotos ofrecen un aspecto a medio hacer de los aparatos, coincidente con la descripción que Maduro hizo del avión de Emtrasur decomisado: desarmados y con el fuselaje al descubierto.

“La empresa Aeronet Consulting Corp no ha cumplido con los trabajos de acuerdo a la oferta comercial para los tres helicópteros. En la actualidad solo hay uno que pudiese estar reparado en los próximos dos meses”, era la proyección que el informe de auditoría de la Congefanb hacía en junio de 2019. La compañía acababa de incumplir otra de las fechas de entrega de los helicópteros, la última que se conoce, fijada para el 17 de enero de ese 2019. De aquel momento, han pasado casi cinco años.

Sin resguardo de la FANB

Aeronet Consulting Corp fue registrada en 2010 con sede en Doral, una ciudad del occidente del condado de Miami-Dade, en el estado de Florida, conocida por su gran población de origen venezolano. Desde ese año, el presidente de la compañía y único director fue Danil Parker, un ciudadano estadounidense que también figura como propietario de otras empresas relacionadas con la aeronáutica.

Pero en 2014 fue el venezolano Juan Carlos Villegas Guevara quien se desempeñó como “representante legal” de Aeronet Consulting para la firma del contrato con el Ministerio de la Defensa. Villegas se convirtió ese mismo año en accionista de la empresa de Florida, [según la base de datos Sunbiz.org](#), Apenas unos meses antes, en agosto de 2013, había registrado en Valencia, estado Carabobo, la empresa Aeronet Consulting C.A, homónima a la de Florida.

El objeto social de la carabobeña Aeronet Consulting C.A es la “compra y venta”, la “distribución, importación y exportación de naves y aeronaves”, así como la “instalación, restauración”, entre otros, en el ámbito de la aeronáutica, de acuerdo al Registro Nacional de Contratistas (RNC).

Villegas Guevara no contestó a la petición de entrevista para este reportaje formulada varias veces a través de Whatsapp. De acuerdo a los documentos de la sociedad homónima en Estados Unidos, Villegas Guevara fungió como accionista y directivo de la compañía hasta 2022. Ese mismo año dejó de trabajar para la Aeronet venezolana, según se registra en el Instituto Venezolano de los Seguros Sociales (IVSS).

En el informe elaborado por la Contraloría de la Fuerza Armada se cuestiona la capacidad de la empresa para cumplir con el contrato de mantenimiento de los tres helicópteros Sikorsky y se señala un “contumaz incumplimiento de las obligaciones contractuales”.

Pero la auditoría también detectó fallas de otras partes del negocio, como la suiza Karen SA y el propio Ministerio de la Defensa. Por ejemplo, de una “comisión técnica” integrada por personal de la Fuerza Armada como garante del cumplimiento del contrato, el informe dice que “no ha llevado a cabo un ejercicio riguroso del control de la ejecución del contrato, ni tampoco lo ha señalado en ninguno de los informes realizados con el fin de garantizar el resguardo y buen uso de los bienes del Estado y, a su vez, de nuestra Fuerza Armada Nacional Bolivariana”.

A esa conclusión se llegó tras comprobar que la mencionada comisión técnica nunca tuvo conocimiento de los “inventarios de motores, piezas y partes, ubicación de los bienes”, entre otras irregularidades.

Del informe de la Congefanb se infiere que la cadena de irregularidades, omisiones e incumplimientos compromete a Vladimir Padrino López, Ministro de la Defensa desde, precisamente, 2014 hasta hoy, y al General de División José Luis Novo Costoya, quien fue Comandante de la Aviación del Ejército entre 2014 y 2020. Hay que recalcar que fue el propio Padrino López quien ordenó el informe de contraloría, mediante un punto de cuenta número 0022 del 7 de noviembre de 2018.

Sobre el desempeño de [Karen SA](#), la empresa suiza subcontratada para realizar la reparación de los helicópteros del Ejército venezolano, la comisión contralora de la Fuerza Armada también enumera varias fallas. “A inicios del proyecto el primer gerente por parte de la empresa Karen SA nunca manejó un cronograma de trabajo”, refiere el informe y especifica que sólo “en la reactivación” de los trabajos en 2017, tres años después de la firma del contrato y del arribo de los helicópteros a Suiza, se crearon los “cronogramas de trabajo”.

En algún punto, abunda el informe, buena parte de los equipos y repuestos que necesitaban las aeronaves “se encontraban en Inglaterra” y pertenecían a Swisscraft Aviation Ltd, otra compañía suiza a la que incorporaron en el proyecto, tal y como demostró una inspección realizada *in situ* en marzo de 2018. “A la fecha de la auditoría de cumplimiento los bienes no han llegado al lugar donde se están realizando los trabajos de recuperación de los helicópteros”.

Ni siquiera las conclusiones del informe elaborado por la Contraloría de la Fuerza Armada o la sucesión de Comandantes de la Aviación del Ejército cambiaron el curso de las cosas. Los helicópteros Sikorsky no regresaron.

El último testimonio de ellos son unas fotografías en las que prácticamente se les ve desguazados, al igual que el avión de Emtrasur que recientemente perdió Venezuela y por el que tanto reclamó Maduro.

Una década de retraso

Tres helicópteros Sikorsky del Ejército venezolano salieron a Suiza en 2014 para un "mantenimiento mayor". Aunque debieron estar listos a lo largo de una década después, las aeronaves no han sido reparadas. En el camino se gastaron al menos 17 millones de dólares como parte del contrato suscrito con Aeronet Consulting Corp y la Fuerza Armada.

07/03/2014

Firma del contrato entre el Ejército a través de Sedefanb y Aeronet Consulting Corp para mantenimiento de 3 helicópteros Sikorsky AS-61D por 18.711.000 dólares.



2014

Fecha de creación

2024/04/21

armando.info