

ZAMARRIPA

➡ Diversas irregularidades se presentan en torno al Learjet 45. Fue comprado a una empresa sancionada por falsear datos y su mantenimiento ya había dejado dudas.

TOLVANERA

Impericia y turbulencia

ROBERTO ZAMARRIPA

1 El Learjet 45 XC-VMC accidentado el pasado 4 de noviembre fue comprado hace cinco años, el 24 de diciembre del 2003, por el Centro de Investigación y Seguridad Nacional (Cisen) en 79 millones de pesos. La licitación –cuyos datos en Compranet inexplicablemente desaparecieron del sitio web– tuvo a nueve empresas postoras pero al final el contrato fue asignado a Servicios Aéreos Estrella (SAE).

Las bases de licitación indicaban que la aeronave debería tener menos de ocho años de uso, alcance mínimo de 2 mil millas náuticas, asientos con vestiduras de piel y alfombras en excelentes condiciones. Un centro de entretenimiento con reproductor de DVD y monitores además de pintura nueva (*Reforma*, 17/01/04).

La empresa SAE, responsable desde el 2004 del mantenimiento de la aeronave, resultó sancionada el 13 de diciembre del 2005 por la Secretaría de la Función Pública (SFP) debido a que falseó datos fiscales en sus contrataciones con el propio Cisen, con Pemex y con la Policía Federal Preventiva (PFP). La SFP nunca aclaró si dentro de las informaciones falsas estuvieron las que proporcionó para ganar la licitación del malogrado jet (*Reforma*, 24/12/05).

A pesar de la sanción, SAE siguió trabajando para el gobierno federal hasta el 2006. A partir del 2007, la empresa Centro de Servicios de Aviación Ejecutiva se hizo cargo del jet XC-VMC.

2. El 5 de diciembre del 2006, en nota del reportero Abel Barajas, *Reforma* publicó que durante el sexenio de Vicente Fox varios funcionarios del Cisen fueron destituidos por haber cometido irregularidades administrativas que sumarían más de un millón 200 mil pesos.

Según Función Pública, nueve empresas “engañaron” con datos erróneos al Cisen

ocultando participaciones de empresas fantasmas, sobrepagos, equipo no suministrado y hasta pagos con cheques falsos.

Cuando la SFP hizo una diligencia para encontrar a una de esas empresas chapuceras donde supuestamente el Cisen adquirió material eléctrico y electrónico, no ubicó a una ferretería sino a una pollería. La proveedora de material eléctrico había dejado de operar desde 1998.

3. Según la revisión de la Cuenta Pública del 2006, realizada por la Auditoría Superior de la Federación, el Cisen prestó nueve veces el avión Learjet 45 XC-VMC para viajes de personal de otras instituciones sin la autorización expresa de la Secretaría de Gobernación.

Para la ASF, los servicios de taxi prestados por la aeronave no eran justificados. Pero sobre todo porque en las 59 órdenes de vuelo registradas la ASF no constató el mantenimiento de la aeronave (*Reforma*, 5/11/08).

4. El malogrado Learjet 45 tuvo la última operación de mantenimiento entre el 17 y 21 de octubre pasados, dos semanas antes del accidente (*Reforma*, 6/11/08).

Según reportes extraoficiales, al momento del accidente los dos motores originales del XC-VMC estaban en revisión en una empresa de Texas por lo que el avión volaba con dos motores habilitados provisionalmente por Honeywell y rentados por la empresa Centro de Servicios de Aviación Ejecutiva. El avión fue sacado de talleres con otros motores porque alguien lo solicitó desde la Segob.

Este tipo de reemplazos, según especialistas, resultan habituales. De hecho, las primeras indagatorias afirman que no hubo problemas con los motores durante el vuelo siniestrado.

Lo que no deja de extrañar es por qué no esperó la Segob a que terminara la revisión de rutina de toda la nave antes de utilizarla de nuevo en México.

Continúa en siguiente hoja



Fecha 17.11.2008	Sección Opinión	Página 17
----------------------------	---------------------------	---------------------

5. La versión oficial es que el accidente fue producto de la turbulencia provocada por un Boeing que antecedió al Learjet y la impericia de los pilotos para sortearla.

Ha sorprendido conocer que los tripulantes del jet en el que viajaba el número 2 del gobierno federal no estaban bajo las órdenes de ninguna autoridad gubernamental, no eran pilotos del Estado Mayor Presidencial, y –según el reporte de la SCT– no estaban familiarizados con el

equipo técnico de la nave que conducían.

¿Y qué dice la empresa encargada de proveer el mejor servicio posible a la Segob? ¿Cuáles son las responsabilidades de los funcionarios gubernamentales que decidieron contratar a la empresa Centro de Servicios de Aviación Ejecutiva sin corroborar las condiciones de mantenimiento de la aeronave y la capacitación de los pilotos?

Parece ser que la burocracia gubernamental compra, vende, renta y usa los aviones sin ningún control administrativo, técnico y profesional.

6. El Learjet XC-VMC fue comprado a una empresa fraudulenta; el avión realizaba viajes sin supervisión de mantenimiento; el día del accidente viajaba con motores rentados y se ignora si eran piezas nuevas o usadas. El Cisen, adquiriente del avión, compraba cables eléctricos en una pollería y los aviones los adquiría en una vinatería?

¿Esas otras turbulencias e impericias también serán investigadas? Un caso para el nuevo secretario Fernando Gómez Mont.

Correo electrónico: tolvana06@yahoo.com.mx