INFORME AUDIENCIA DE PRUEBAS ART. 181 CPACA // RAD: 201800147 // DTES: AERONAUTICA CIVIL // DDOS: MAPFRE SEGUROS GENERALES S.A. // LLAMADO EN GARANTÍA: ALLIANZ SEGUROS S.A. // JSBV

Juan Sebastian Bobadilla Vera <jbobadilla@gha.com.co>

Mar 07/11/2023 14:37

Para:Informes GHA <informes@gha.com.co>;CAD GHA <cad@gha.com.co>
CC:Javier Andrés Acosta Ceballos <jacosta@gha.com.co>;Kelly Alejandra Paz Chamorro <kpaz@gha.com.co>

Cordial saludo estimada Área de Informes y CAD

Mediante el presente informo que el día de hoy, siendo las 9:00 A.M., me conecté a la audiencia de pruebas de que trata el artículo 181 del CPACA, dentro del proceso que a continuación se identifica:

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
MEDIO DE CONTROL: CONTROVERSIAS CONTRACTUALES
RADICADO: 2018-147
DEMANDANTES: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - AEROCIVIL
DEMANDADOS: MAPFRE SEGUROS GENERALES S.A.
LLAMADO EN GARANTÍA: ALLIANZ SEGUROS S.A. Y OTROS

1. **PRESENTACIÓN DE LAS PARTES**
2. **SANEAMIENTO DEL PROCESO:** Se declara saneado el proceso.
3. DESISTIMIENTOS:
    a. La apoderada de CIAC desiste del señor DARÍO RINCON RINCON, JAVIER CAÑAR, LUIS FERNANDO MEDRANO Y ANTONIO ZAMBON. Se acepta este desistimiento.
    b. Igualmente, la apoderada de la CIAC desiste del señor EMILIANO QUINTERO. Se acepta el desistimiento.
    c. Se informa que el señor LUIS RAFAEL SANTIAGO PÉREZ falleció, por lo que no se podrá practicar.
    d. Desistí del señor SAID TORRES. Se acepta el desistimiento

    e. **FLAVIO ENRIQUE ULLOA:** Tuvo participación en la etapa de mantenimiento. Parte de dicho mantenimiento, le correspondió a él. ¿En qué consistió? R: En octubre de 2013 ingresó, para esa época, ya estaba en reparación y mantenimiento como causa de una vibración. A través del seguro, se contrató a la CIAC. Cuando ingresó, estaban terminando la recuperación del helicóptero y se inició con unos primeros vuelos de prueba. Por la AEROCIVIL se emitió el certificado de aeronavegabilidad, documento que certifica que la aeronave está en condiciones para navegar. Con el certificado se termina con dicho mantenimiento. ¿Por qué se dijo que la aeronave fue reparada? R: Se adujo que la aeronave estaba lista para hacer vuelos de prueba. Para ese momento, no se tenía un piloto disponible, por requerimiento de la AEROCIVIL se solicitó un piloto. Se realizaron 3 vuelos de prueba. Se inició con un vuelo a Bogotá, se decidió llevarlo a Melgar. Este helicóptero fue donado para la AREOCIVIL. Tenía bastantes limitaciones para operar en Bogotá. Solo se podía llevar a una persona y fue de la CIAC. En Melgar se hicieron todas las pruebas, en Bogotá se hizo otro vuelo de prueba. Además de las reparaciones, también se le hizo otro mantenimiento. Se terminó el ciclo de mantenimiento y con ello se terminó el contrato. **Después vienen unos temas administrativos**, para que ellos lo recibieran. La aeronave no lo quiso volver a operar. Hubo tentativas de donarlo al Hospital de La Dorada. La AEROCIVIL autorizó que un técnico que no estaba autorizado, al señor ARGEMIRO, para que prendiera la aeronave y ahí sucede el incidente. Un helicóptero debe ser operado por un piloto. El técnico sólo debía prenderlo y permitió que rodara. Hizo una frenada de emergencia. La AEROCIVIL dio su aprobación. ¿Gestiones de la CIAC para la entrega? R: No solamente se tenía la orden de la aseguradora para la reparación, sino que también se hizo un contrato para hacerle un mantenimiento continuado. A efectos del contrato, se

terminó el día que se entregó el certificado de aeronavegabilidad. Había una dificultad administrativa en cuanto a los pagos y en cuanto a darle el visto bueno a la aseguradora. ¿Por qué no se recibió? R: No tenía cómo pilotear. Eso hizo que pasara el tiempo. La AEROCIVIL tenía la aeronave lista y no tenía como operarlo. ¿Tuvieron comunicación con la empresa fabricante? R: Sí, eso está documentado pero la tuvieron. ¿En qué fecha quedó lista? R: 14 de octubre de 2014, fecha en la que se expidió el certificado de aeronavegabilidad. ¿En qué documento se informó que el helicóptero estaba listo? R: Constan en el expediente. ¿Conoció el objeto del contrato? R: No sabe. ¿Quién los contrató? R: No sabe. ¿Sabe si los trabajos relacionados al TAILBUN? R: El TAILBUN no recibió ningún daño, no se requirió la reparación, ¿Cómo se alineó? R: No se requirió alineación. El mantenimiento ya estaba concluido. ¿Cómo sabe que el TAILBUN no requería mantenimiento? R: No era el gerente de la CIAC cuando se hizo el armado del TAILBUN. Hace parte del expediente. ¿Cuándo se hizo el vuelo de prueba? R: Semanas antes de emitir el certificado. Si el helicóptero no se prendía, debían guardarse los motores o llevarse a overcall. ¿Plazos? R: Cada aeronave tienen unos ciclos de mantenimiento y operación, pero sí se puede requerir en el manual de la aeronave, donde aparece los tiempos máximos que se puede considerar el mantenimiento y en reposo. ¿Sabe si se dejaron pasar esos plazos? R: Al no tener un piloto, deciden que ARGEMIRO prendiera la aeronave. ¿Cuáles plazos? R: Hay unos términos en los manuales de mantenimiento en los cuales dicen que con cuántas horas de operación deben hacer el mantenimiento.

f. **JUAN CARLOS LONDOÑO:** Era jefe de mantenimiento. Estaba encargado del personal técnico. ¿Cómo desarrollaron la reparación, comunicación con la AEROCIVIL y la empresa fabricante? R: El desarrollo de todo el proceso, era entrenar al personal, había que certificarlos. Para hacer cualquier tipo de desarrollo en las aeronaves, se ciñen a los manuales. Como la situación era particular, hubo un balance primordial por parte del fabricante. El fabricante hace una inspección y unas recomendaciones. Se conforma un comité con los fabricantes. Todas las decisiones se tomaban con ese grupo. ¿El rol de cada una de las personas? R: Mantenimiento desarrolla las actividades previamente avaladas. Todas las actividades van de la mano con el fabricante. Se verifica que todos los trabajos se hagan de acuerdo con los manuales, en conjunto con el fabricante. El representante de la AEROCIVIL estuvo muy presente, muy atento a que se desarrollara de acuerdo con el manual y el fabricante. Mantenimiento ejecuta las instrucciones del fabricante, ¿Cuál era el documento guía que se debía seguir? R: Son dos documentos. Son recomendaciones generales del fabricante y los manuales intrínsecos de la aeronave y los manuales estructurales de la aeronave, ¿Se desvió de los manuales? R: Hubo un informe de AUGUSTA por situaciones donde estaban ubicados. Se solicitó la presencia de augusta. ¿incumplimiento de la CIAC? R: Nunca hubo desconocimiento de las instrucciones del fabricante. Todas las decisiones fueron avaladas por el fabricante. ¿Recuerda cuál era la recomendación respecto al TAILBUN y qué trabajos desarrolló la CIAC? R: Se inspeccionó el TAILBUN completo, se siguen los manuales, se siguen los procesos para hacer la inspección del manual, para determinar si era necesario enviarlo al fabricante. En ese momento, se hace la petición para que viniera un representante del fabricante. Ellos remiten al fabricante. Se hace lo requerido. Cuando eso sucedía, se reunía el equipo. ¿Todas las decisiones, fueron tomadas por el grupo? R: Todas las decisiones a tomar, estaban de la mano de AEROCIVIL, el fabricante y el área de calidad. ¿Se le hizo algo al TAILBUN? R: Se hicieron inspecciones. No salieron más situaciones en ello. Fue una reparación menor. Debe haber un reporte paso a paso firmado. ¿Indicar, quienes tenían conocimiento del paso a paso de la reparación y del envío o no del TAILBUN? R: Mantenimiento, control calidad, AEROCIVIL, la empresa fabricante. ¿Recuerda si alguien, objetó el no envío del TAILBUN? R: No recuerda. ¿Hubo reparaciones mayores o menores? R: No recuerda. ¿En qué finalizaron las reparaciones? R: Se avala por el área de calidad. ¿La fabrica envió personal? R: Sí, enviaron a un representante de AUGUSTA. ¿Conoció el informe de la fábrica? R: Sí. ¿Las tareas se hicieron con base en el informe del fabricante? R: Llega el informe, se sigue el informe. Todo eso se plantea e inspección y control de calidad se toma la decisión de si se podía. ¿La CIAC tenía la capacidad mecánica para realizar la alineación del TAILBUN? R: No se pretendió realizar la inspección INSITU. ¿Las ordenes del fabricante son de obligatorio cumplimiento? R: Se empieza un proceso de inspección y reparación. Una persona evalúa de los daños. Esa no es la voz final. ¿El TAILBUN se inspeccionó por el estado físico o por la necesidad de la alineación? R: Porque era parte de un incidente. ¿Las inspecciones como se hacen? R: Visual, lupa y medios

electrónicos. ¿Quién ejercía la función de control de calidad? R: Era un señor Moya. ¿El TAILBUN necesitaba inspección? R: Las inspecciones se hicieron de acuerdo al manual. No entregó el helicóptero, por lo que no le consta que todas terminaron. ¿Si el TAILBUN no está alineado, qué generaría ello en un vuelo de prueba? R: En mi concepto, generaría un vuelo torcido.

g. **HALVERT PAVA:** ¿Funciones y qué hizo? R: Ingresa para elaborar tareas o trabajos que se requerían de la aeronave. Inicialmente hay que presentar y cumplir unos requisitos, donde se cumplían unas tareas como inspecciones y servicios de 100 horas, se realizó el servicio de mantenimiento. Se debían realizar unos vuelos de prueba. ¿Qué actividades se desarrollaron después del certificado de aeronavegabilidad? R: Se le siguen haciendo cumplimientos a las tareas. ¿Pruebas de vuelo? R: Para el año 2015, la aeronave tiene un vuelo porque se está haciendo el alistamiento. El certificado debe presentarse anualmente, para que quede vigente. ¿En qué consiste el tracking? R: Eso se hace en el 2014. Es un trabajo que se hace por medio de un equipo, donde se busca y se corrige que la aeronave esté en su plano de rotación y esté nivelada, que sus componentes mayores estén alineados. Básicamente, que el TAILBUN esté alineados con las demás partes. Que se encuentren bien. ¿Cuáles son los resultados? R: Se hizo en Melgar. Las correcciones fueron mínimas. El resultado fue positivo. Fueron de 10 a 12 horas de vuelo. ¿Conocimiento del 2016? R: Se hace un alistamiento para presentar la aeronave a la AEROCIVIL. Se autorizó a un señor ARGEMIRO para que la operara. No estuvo en las pruebas. Allí sólo se prendió y, posterior a ello, hacer el reglaje de las brújulas. Cuando despacha la aeronave, se hizo un pre-vuelo. Esto lo debe hacer un piloto. Después de ello, la aeronave llega con unos daños. Entró en vibración y se apagó el motor muy rápido. Hubo una parada súbita. Técnicamente, el rotor principal se encontró en una precisión giroscópica. Se redujo el amortiguador y las palas se chocaron entre sí. Se debían hacer pequeños ajustes, para dar seguridad a la aeronave. ¿Conoció el informe sobre el primer incidente? R: Sí. ¿Se determinó que el TAILBUN se debía mandar a alinear? R: El fabricante hace una recomendación. Esto es el aporte que hacen ellos. Pero puede que no sea necesario enviarlo. ¿Se solicitó realizar nuevamente el tracking? R: En el 2014, se hizo el tracking para el alineamiento. Con el tracking se hacen correcciones mínimas. ¿Se hace antes o después del vuelo? R: Se hace durante el vuelo. Se colocan sensores. ¿Quién dice que siente la vibración? R: El señor Argemiro y que por ello apagaron los motores. Fue una parada súbita. Es entendible porque no era personal idóneo. ¿Estuvo en el vuelo de prueba del 2016? R: Sí. ¿Sabe cuáles fueron las causas? R: No. ¿Sabe o le consta si el técnico Argemiro era funcionario de la AEROCIVIL? R: Era funcionario de la AEROCIVIL. Fue autorizado por la AEROCIVIL.

Resta la contradicción de los dictámenes periciales. Se fija fecha para el próximo **5 DE DICIEMBRE DE 2023, 9:00 A.M.** para la continuación de la audiencia.

Se finaliza siendo las 12:30 P.M.

Asimismo, informo que en la diligencia y su preparación tardé aproximadamente 5 HORAS.

CAD: Favor subir el presente informe al expediente.

Gracias a todos!

Juan Sebastian Bobadilla vera
Abogado Senior

GHA ABOGADOS & ASOCIADOS

www.gha.com.co

3184042095
(602) 669 4075
jbobadilla@gha.com.co

RANKED IN Chambers Latin America 2022 G Herrera Abogados & Asociados

FUNDACIÓN ProBono COLOMBIA

Aviso de Confidencialidad: La reproducción, copia, publicación, revelación y/o distribución, así como cualquier uso comercial o no comercial de la información contenida en este Correo Electrónico y sus adjuntos se encuentra proscrito por la Ley. Al ser destinatario del presente correo y no devolverlo acepta que el manejo de la información aquí contenida debe manejarse de manera confidencial y reservada. Si usted no es destinatario por favor contacte al remitente y elimine copia del correo, así como de sus adjuntos.

Confidentiality Notice: The reproduction, copying, publication, disclosure and/or distribution, as well as any commercial or non-commercial use of the information contained in this Email and its attached files are prohibited by law. If you are the intended recipient you agree that the information contained herein must be used and managed in both, confidential and reserved manner. If you are not the intended recipient please contact the sender and delete a copy of the mail as well as its attachments.