

Juzgado 07 Civil Circuito - Santander - Bucaramanga

De: JULIAN PINZON <safety787@gmail.com>
Enviado el: jueves, 01 de julio de 2021 10:44 p. m.
Para: Juzgado 07 Civil Circuito - Santander - Bucaramanga
Asunto: Re: 2012-019 - CORRE TRASLADO SOLICITUD DE ACLARACION Y COMPLEMENTACION
Datos adjuntos: Aclaracion y Complementacion al Dictamen Pericial-convertido.pdf

Señora Juez
OFELIA DÍAZ TORRES
Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Bucaramanga

REF. SOLICITUD DE ACLARACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN.

Atn:
Doctor
JONATHAN RAÚL GARCÍA TRUJILLO
Asistente Judicial
Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Bucaramanga

De manera respetuosa y procediendo de conformidad hago envío de lo solicitado de manera electrónica, lo cual encontrara en el archivo adjunto.
Cordial y respetuoso saludo,

JULIAN PINZON SAAVEDRA
C.C.80503575

De: Juzgado 07 Civil Circuito - Santander - Bucaramanga <j07ccbuc@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Fecha: viernes, 18 de junio de 2021, 7:32 a. m.
Para: "safety787@gmail.com" <safety787@gmail.com>
CC: "miguelmoreno@une.net.co" <miguelmoreno@une.net.co>, "cduque@e7.legal" <cduque@e7.legal>
Asunto: 2012-019 - CORRE TRASLADO SOLICITUD DE ACLARACION Y COMPLEMENTACION

Señor:
JULIAN GUSTAVO PINZON SAAVEDRA
Perito

Cordial saludo.

En cumplimiento de lo ordenado por la señora Juez, me permito corre traslado de la solicitud de aclaración y complementación del dictamen pericial.

Se suministra enlace de acceso al expediente, para que consulte lo que considere necesario:

https://etbcsj-my.sharepoint.com/:f/g/personal/j07ccbuc_cendoj_ramajudicial_gov_co/EjtyTX6cD2hKhzKlBykRr1MBSx3FMNrW267JV_i7_Ajj0-w

Sírvase procede de conformidad.

Atentamente,

JONATHAN RAÚL GARCÍA TRUJILLO
Asistente Judicial
Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Bucaramanga

[INGRESE AQUÍ AL MICROSITIO QUE ESTE JUZGADO TIENE EN LA PAGINA DE LA RAMA JUDICIAL](#)

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no es el destinatario de este correo y lo recibió por error comuníquelo de inmediato, respondiendo al remitente y eliminando cualquier copia que pueda tener del mismo. Si no es el destinatario, no podrá usar su contenido, de hacerlo podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273 del 5 de enero de 2009 y todas las que le apliquen. Si es el destinatario, le corresponde mantener reserva en general sobre la información de este mensaje, sus documentos y/o

archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita. Antes de imprimir este correo, considere si es realmente necesario hacerlo, recuerde que puede guardarlo como un archivo digital.

ACLARACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN

**AL DICTAMEN PERICIAL SOBRE LAS CAUSAS DEL
ACCIDENTE OCURRIDO EL 25 DE AGOSTO DE 2010
AERONAVE PIPER 34 SENECA HK-4429**

RENDIDO POR:

CAPITÁN JULIAN GUSTAVO PINZON SAAVEDRA

**PROCESO JUDICIAL CON RADICADO 201200019
JUZGADO 7 CIVIL DEL CIRCUITO DE BUCARAMANGA**

28 DE JUNIO DE 2021

Señora Juez
OFELIA DÍAZ TORRES
JUZGADO SÉPTIMO (7º) CIVIL DEL CIRCUITO
Bucaramanga E.S.D.

REF. SOLICITUD DE ACLARACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN.

Respetada Señora Juez:

Respetuosamente procedo a dar respuesta a la solicitud de complementación y/o aclaración realizada por el apoderado de la parte demandada, en los siguientes términos.

- 1.1. *El objeto de la prueba, conforme fue solicitada y decretada, consistía que Usted determinara las fallas del accidente ocurrido el 25 de agosto de 2010, con base en los datos y análisis consignados en el informe oficial emitido por la UAEAC. Se servirá indicar si todas sus respuestas se fundamentan en dicho informe.*

R// Sí, efectivamente todas las preguntas que se me hizo sobre la documental que usted menciona fueron resueltas o respondidas, en razón a mi condición de Experto en Aviación y Acreditado Investigador de Accidentes Aéreos.

- 1.2. *El punto IV de su dictamen “DECLARACIONES”, señala en los numeral 2 y 3 que “Los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuadas en el presente informe no son diferentes a aquellos utilizados en peritazgos anteriores que versen sobre la misma materia” o “de aquellos que uso en el ejercicio de mi profesión” Se servirá aclarar, para dar cumplimiento al numeral 6 del artículo 237 del CPC, cuáles son los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones que suele utilizar y cuáles utilizó en este dictamen. Asimismo, explicará las causas o expondrá los fundamentos que lo llevaron a aplicar dichos métodos, exámenes o análisis.*

R// El dictamen que realicé cumple con las premisas de ser claro, preciso y detallado; con base en la investigación efectuada por la UAEAC y que se me

puso de presente en la prueba documental como “el informe final del accidente”, el cual cumple con los requisitos de ...“exámenes, experimentos e investigaciones efectuadas, lo mismo que los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de las conclusiones”... y que para los accidentes aéreos en Colombia se establece en los Reglamentos Aeronáuticos (RAC) en su parte 8, (ahora denominado RAC 114), los cuales son los utilizados por mí también cuando soy invitado o convocado como Investigador Experto de Accidentes Aéreos. Es decir que el informe por si solo cumple los lineamientos recomendados por la OACI en el Anexo 13 al convenio de aviación civil internacional y que trata sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

1.3. *Se servirá señalar cuántas horas de vuelo tiene acreditadas par aeronaves Piper PA34 Seneca.*

R// No tuve la oportunidad de realizar como piloto horas de vuelo en dicha aeronave, ahora bien, en este punto me permito aclarar que tengo más de 10.000 horas de vuelo como piloto en aeronaves de tipo bimotor y mismas características, con lo cual es claro que son iguales para su operación. Así las cosas y como ejemplo tangible, es que, en el mismo “informe” que se me puso de presente, el Capitán JAVIER MUÑOZ SÁNCHEZ (QEPD), hizo su chequeo anual de vuelo como piloto en otra aeronave diferente a la siniestrada, este chequeo anual lo habilitó para seguir volando todas las demás, siempre y cuando sean de las mismas características. Dicho en otras palabras, la licencia de Vuelo nos otorga la facultad de operar diferentes tipos de aeronaves, pero no nos restringe a que deba ser una sola marca, pues todas las aeronaves bimotores de ala fija se vuelan y operan exactamente bajo las mismas reglas.

1.4. *Se servirá complementar su formación, para señalar las credenciales referidas con ingeniería aeronáutica.*

R// Con el mayor respeto, no puedo atender esta solicitud, en razón a que yo no he mencionado formación alguna con la rama de la Ingeniería Aeronáutica.

1.5. *Su respuesta 2.1. señala “Efectivamente si tomamos en cuenta las diferentes herramientas tecnológicas que existían para el momento con las cuales podemos planificar de manera segura la ruta, ...” Se servirá indicar cuáles eran dichas herramientas, y si cuando señala que las mismas “existían” se*

refiere a aquellas que estaban a disposición del Capitán JAVIER MUÑOZ SÁNCHEZ, o a aquellas que estaban disponibles para todos los pilotos en general, conforme el estado del arte.

R// Las herramientas para la planificación de este vuelo en particular o cualquier otro a las que hago referencia su señoría, siempre están disponibles para los pilotos en las oficinas de Servicio de Información Aeronáutica o en su defecto en las Torres de Control, quienes nos brindan la circulación e información necesaria para la Seguridad, Regularidad y Eficiencia de la navegación aérea nacional. El Servicio de Información Aeronáutica es responsable de recopilar, publicar y distribuir toda la Información Aeronáutica referente al territorio colombiano; de otra parte el Piloto al mando es el responsable de pedir la información que considere necesaria para la correcta ejecución del vuelo, ahora, dicho lo anterior, como pilotos podemos pedir toda información meteorológica en estas dependencias y es así como podemos observar no solo las condiciones actuales de tiempo meteorológico sino las que se prevén en adelante incluso por espacios de horas o días, de todo el territorio nacional y por supuesto la ruta a volar.

1.6. Su respuesta 2.3. señala: “Hay diferentes formas de optimizar el vuelo en razón al tiempo a utilizar y ahorrar combustible como efectivamente lo fue en este caso en particular al volar directo entre un punto y otro” Se servirá indicar de dónde extrajo la información que lo llevó a la conclusión que se resalta. En caso de haber sido extraída del informe de la UAEAC, se servirá señalar si Usted cotejó otra información para concluir que “efectivamente” fue así.

R// Sí su señoría, efectivamente extraje la información de la prueba documental de presente analizada “Informe Final del Accidente” y para cotejarla solo basta con trazar en un mapa la ruta volada y descrita en el Informe como el Plan de Vuelo VS. la ruta realmente Volada y allí es evidente que sí hubo un trayecto de vuelo directo lo cual en la práctica sí disminuye el tiempo de vuelo.

1.7. Se servirá indicar cuáles son los aeropuertos alternos en la ruta que cumplía la aeronave.

R// Es imperativo aclarar que, aunque el informe no hizo mención a los “nombres” de los aeropuertos alternos, sí se hace mención a ellos. Para atender esta solicitud de aclaración me dispongo pues a responder la pregunta de la siguiente manera: el aeropuerto de origen, después del despegue o que la aeronave se encuentre en el aire puede considerarse como

aeropuerto alternativo de despegue, así como todos los aeropuertos en ruta o de destino y los que se listen como alternos de destino. Lo cual quiere decir que para esta ruta, solo por citar algunos aeropuertos alternos, podrían ser:

- ***Aeropuertos Alternos de Despegue Bucaramanga, Barrancabermeja, Málaga.***
- ***Aeropuertos Alternos en Ruta Málaga, Paipa, Yopal, Puerto Gaitán, Villavicencio.***
- ***Aeropuertos Alternos de Destino: Puerto Gaitán, Yopal, Villavicencio.***

1.8. Se servirá indicar si, en una condición meteorológica tropical, es usual que se formen, de manera intempestiva, cúmulos y nubes como aquellos en los cuales ingresó la aeronave.

R// Sí es posible en razón a que Colombia se encuentra en la ITCZ, Zona de convergencia intertropical, no obstante, para el caso que nos atañe el piloto está obligado a mantener las reglas de vuelo visual, de tal manera que no se debe volar a través de estos cúmulos o nubes.

1.9. Se servirá aclarar si el fenómeno “bruma HZ” impide la operación de aeronaves.

R// No impide la operación de las aeronaves, sin embargo, si este fenómeno “HZ” (Bruma) reduce sustancialmente la visibilidad, el vuelo debe ser planeado y operado de manera tal que siempre esté bajo estas reglas de vuelo visual, que no es nada diferente a poder ver hacia delante para evitar encuentros con el terreno o condiciones meteorológicas adversas que pongan en riesgo la seguridad del vuelo.

1.10. Se servirá aclarar en qué consiste el concepto “Visibilidad progresiva” y cómo se relaciona con el concepto bruma.

R// La visibilidad progresiva es la que se da en la medida que al avanzar a través de ella nos permita ver hacia delante evitando la cercanía al terreno o condiciones meteorológicas, en conjugación con la Bruma “HZ” es posible volar a través de esta siempre y cuando se cumplan las condiciones acá mencionadas, caso en contrario no podemos seguir volando a través de esta y debemos buscar mejores condiciones meteorológicas que nos permitan seguir volando por las reglas de vuelo visual.

1.11. *El numeral 1.7 del informe de la UAEAC señala una serie de abreviaturas en 8 líneas distintas, todas referidas al Aeropuerto del Yopal. Se servirá explicar en cuál de ellas se observa mal tiempo, y cuál de ellas corresponde al momento más próximo al accidente.*

R// Es importante *reiterar* que se debe tener en cuenta que en la investigación, la meteorología más aproximada al sitio y hora al momento del accidente fue Yopal pero no implica que estas fueran en las que se encontraba volando la aeronave, tan es así que las imágenes radar muestran el lugar del accidente con condiciones meteorológicas adversas y la estación o aeropuerto de Yopal que era la más cercana tenía mejores condiciones meteorológicas al momento del accidente, ahora bien el accidente ocurrió alrededor de las 14:00 UTC y el reporte METAR de esa hora muestra que había las siguientes condiciones:

“SKYP 251400Z 16003KT 5000 HZ FEW025 BKN140 29/25 2999”

Esto es, la visibilidad era reducida a 5 kms o 5000 mts por Bruma en todas las direcciones y en un radio hasta de 8 kms u 8000 mts y verticalmente algunas nubes hasta 2500 pies y otras nubes fragmentadas hasta 14000 mil pies, sin embargo estas condiciones apenas cumplían con los mínimos establecidos por la autoridad para volar en condiciones meteorológicas visuales, en razón a que la aeronave estaba volando directo entre Sogamoso - Aguachica - Mani, cuando su ruta original era Sogamoso - Yopal - Mani, y valga la pena recordar en este punto que el accidente ocurrió a 17 millas náuticas (32 kms) de Yopal, por lo cual el reporte METAR solo le servía para la operación del aeródromo que lo emitió y puede dar una tendencia o indicaciones al piloto del tiempo circundante, pero en todo caso la responsabilidad de separación con las nubes y el terreno es únicamente del piloto en las reglas de vuelo visual.

1.12. *Se servirá aclarar qué quiere decir la sigla METAR y para qué se usa tal ayuda.*

R// METAR por sus siglas en ingles es METeorological Aerodrome Report, lo que traducido al español es Reporte METeorológico de Aeródromo. Como su nombre lo indica, es para informar las condiciones meteorológicas de un aeropuerto o aeródromo y solo tiene un rango de cobertura de 8 kms u 8000 mts alrededor del mismo.

1.13. *Según la respuesta a la pregunta 4.2. Usted señala que no es permitido ni recomendable volar a través de condiciones meteorológicas adversas, para señalar,*

inmediatamente, que las nubes, en cualquier estado son un factor de peligro. Según tal respuesta, cuando se opera por reglas visuales, ¿sólo es posible y permitido volar en cielos totalmente despejados?

R// No necesariamente totalmente despejados, pero si estas condiciones estuviesen presentes en el área que se está volando o se pretenda volar, es una obligación mantenerse fuera y separado de las Nubes o formaciones que impidan o limiten la visibilidad al piloto, pues estas impiden observar lo que está a su alrededor.

1.14. En la respuesta 4.3 Usted hace referencia a que “la teoría nos dice que tomemos las medidas posibles para mitigar su impacto” Dado que Usted no señaló ninguna fuente bibliográfica ¿A cuál teoría hace referencia?

R// De antemano pido disculpas por no señalarla, pero debo respetuosamente recordar que sí incluí la tabla de Condiciones Mínimas para volar con Reglas de Vuelo Visual que se encuentra en el RAC 5 Reglamento del Aire, numeral 5.3.9. “Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes” y el numeral 5.4. “REGLAS DE VUELO VISUAL” para lo cual y mayor facilidad también dejo la ruta electrónica que es la siguiente.

<https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/VERSION%20OCT%2015%202015/RAC%20%205%20-%20Reglamento%20del%20Aire.pdf>

O también la que se encuentra en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de Colombia, emitida por la autoridad aeronáutica y que constituye el manual básico de Información Aeronáutica. Este contiene información de carácter permanente y cambios temporales de larga duración, esencial para la navegación aérea y las operaciones aeroportuarias.

<https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/en-ruta>

Una vez se esté en esta página debe seleccionar del listado el numeral que dice 1.2 reglas de vuelo visual, cuya ruta electrónica es la siguiente para mayor facilidad, <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/03%20ENR%201.2.pdf>

1.15. La pregunta 4.4. inquires por la incidencia en el accidente de una indebida planificación en un día de tormenta y lluvioso. Se servirá indicar si el Capitán JAVIER MUÑOZ SÁNCHEZ pudo evidenciar, al momento de planear el vuelo, si el día era

de tormentas o lluvias, o si, por el contrario, y conforme lo señaló el METAR, las condiciones eran favorables.

R// Si durante la planificación del vuelo hubiere detectado esta formación de nubes debería haberse tomado otra ruta para evitar su paso a través de ella o retrasar la salida del vuelo esperando mejores condiciones meteorológicas, en todo caso, el piloto pudo haber tomado otra alternativa para evitar dicha condición como por ejemplo, la de rodear el mal tiempo manteniendo sus condiciones visuales; o pasarlo por la parte superior; o buscar un aeropuerto alternativo en la ruta y aterrizar allí mientras pasaba el fenómeno meteorológico encontrado; o en su defecto hacer un viraje de 180 grados para regresar por la ruta al aeropuerto de despegue.

En conclusión, a esta pregunta el piloto si debió tomar cualquiera de estas opciones en búsqueda de mejores condiciones meteorológicas que le permitieran mantener sus condiciones de vuelo visual y poder llegar finalmente a su destino, sin poner en riesgo las personas, la aeronave y terceros en superficie, como efectivamente termino sucediendo, tanto así, que el mismo “Informe del Accidente” también lo resalto como Factor Contribuyente.

1.16. En la respuesta 5.1. Usted señala que las condiciones meteorológicas en la Orinoquía pueden variar rápidamente. ¿A qué se refiere con rápidamente? ¿Cuál es su criterio para determinar dicha velocidad? ¿Es intempestivo? ¿Cuántos minutos se toma una variación?

R// Lamentablemente la meteorología no es una ciencia de matemática exacta o perfecta en la cual se le pueda poner números o tiempos expresados en minutos o kms por hora y que estos varíen o cambien también en tiempos perfectos o siempre iguales, de tal forma que no es posible para mi responder a los diferentes interrogantes que en esta pregunta me hacen, sin embargo la expresión “pueden variar rápidamente” a la que hice referencia es para resaltar que sucede en cualquier momento y sin mayor demora, por lo cual los pilotos sabemos que debemos tener mayor precaución cuando la visibilidad es reducida o disminuida para evitar entrar en nubes o zonas de mal tiempo típicas en zonas de grandes extensiones de llanura y que a su vez se tiene zonas montañosas como es el caso del piedemonte de los llanos que típicamente generan zonas de mal tiempo las cuales pueden estar acompañadas de turbulencia con variaciones rápidas en tiempo, modo, lugar, dirección y velocidad.

1.17. *¿Qué quiere decir que unas condiciones de turbulencia son inadvertidas?*

R// A la pregunta pues no sé cuál es el contexto al que se está haciendo referencia, tal vez, de manera respetuosa, si me lo indica quizás puedo responderla.

1.18. En la respuesta a la pregunta 5.9 Usted señala que el piloto debía evitar entrar al mal tiempo, indicando que "tenemos la capacitación y los recursos para hacerlo" Se servirá aclarar lo siguiente:

1.18.1. A qué recursos hace referencia

R// Si por supuesto hay muchos recursos con los cuales el piloto cuenta para la planeación y ejecución de un vuelo, por ejemplo la página del ideam donde aparecen los pronósticos de tiempo meteorológico a lo largo de la ruta que se pretende volar, pedirle a los servicios de tránsito aéreo que nos brinden la información meteorológica, si ya estamos en vuelo debemos actualizar a través de los servicios de tránsito aéreo dicha información meteorológica con el fin mitigar cambios adversos a lo planeado, también podemos hacer un llamado general a otras aeronaves que hayan volado por esa ruta con el fin que nos den información reciente de las condiciones que observaron y las desviaciones o no, o hacia donde encontraron mejores condiciones meteorológicas.

1.18.2. *Si el Capitán JAVIER MUÑOZ SÁNCHEZ contaba con los recursos mínimos exigidos para operar una aeronave como la siniestrada.*

R// Los recursos siempre están a disposición de los pilotos 24 horas del día durante 7 días a la semana. No puedo afirmar si el Capitán Muñoz hizo uso de ellos o no, sin embargo, en el "informe final del accidente" se afirma que hubo falta de planeación para la ejecución del vuelo como un factor contribuyente, entre otros más.

Finalmente, Sra. Juez, me permito reiterar todas y cada una de las conclusiones que presenté en mi dictamen inicial en relación con las causas del accidente que nos ocupa en este caso, en especial las siguientes: (i) hubo falta de planeamiento del piloto para determinar con anterioridad las zonas de mal tiempo en ruta y poder tomar decisiones a tiempo (ii), ingresando en una zona de mal tiempo y con presencia de turbulencia, (iii) el piloto no respeto las limitaciones de velocidad de la aeronave establecidas en el por el fabricante, (iiii) El piloto debía

evitar las zonas de mal tiempo como la regulación aeronáutica lo establece. En síntesis, sra. Juez, en este accidente hubo fallas desde la planificación hasta la ejecución del vuelo mismo, pues se podía haber retrasado su itinerario, o tomar otra ruta, o haber interrumpido el vuelo aterrizando en un aeropuerto alternativo en aras de esperar mejores condiciones meteorológicas y prevenir el accidente.

No habiendo más preguntas en el escrito de solicitud de aclaración, me permito pues remitirle este documento resolviendo la mayoría de ellas.

Respetuosamente,

Julian Pinzon Saavedra
C.C. 80.503.575 de Bogotá.