

Dirección Técnica de  
Investigación de Accidentes

**DIACC**

GSAN-4.5-12-035



**COL-22-01-GIA**

**Falla del tren de aterrizaje  
delantero**

Piper PA 34-200T

Matrícula HK5078

06 de enero de 2022

Aeropuerto Enrique Olaya Herrera  
Medellín – Antioquia- Colombia

# INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE**



## ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados, *“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”*.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra de tipo legal, judicial o administrativa.

Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

## SINOPSIS

<b>Aeronave:</b>	Piper PA 34-200T Seneca, HK 5078
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	06 de enero 2022, 11:59 HL
<b>Lugar del Accidente:</b>	Aeropuerto Olaya Herrera de Medellín -Antioquia - Colombia
<b>Tipo de Operación:</b>	Trabajos Aéreos Especiales – Ambulancia Aérea
<b>Explotador:</b>	Colcharter IPS S.A.S.
<b>Personas a bordo</b>	6 Ocupantes (Piloto, Copiloto, Médico, Paramédico, Paciente y Acompañante)

### 1. Información factual

El 06 de enero del 2022 la aeronave HK 5078 Piper PA 34-200T Seneca, Ambulancia Aérea, operada por la Compañía Colcharter IPS S.A.S., fue programada para realizar un vuelo desde el aeropuerto El Caraño (SKU), de la ciudad de Quibdó - Chocó, al aeródromo Olaya Herrera de Medellín (SKMD).

El vuelo se efectuó de manera normal; al llegar al área de control del aeropuerto de Medellín a las 11:50 HL, la aeronave fue autorizada para aterrizar por la cabecera 02. El Piloto continuó con la aproximación y aterrizó a las 11:59 HL sin novedad; en la carrera de desaceleración el tren delantero se retrajo, causando la caída del morro del avión sobre la pista, deslizándose sobre esta aproximadamente 80 m. El Piloto realizó un llamado al ATC informando la novedad y solicitó apoyo del SEI del aeropuerto, que hizo presencia de inmediato.

Los ocupantes abandonaron la aeronave, de manera normal, por sus propios medios, ilesos. La aeronave sufrió daños importantes.

La Autoridad AIG de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC), fue alertada aproximadamente a las 12:25 HL del 06 de enero del 2022 por parte de la Torre de Control Olaya Herrera y por el propietario de la aeronave; se dispuso que un (1) Investigador, que se trasladaría a Medellín, para iniciar el proceso investigativo.

La DIACC realizó la Notificación del Incidente Grave de acuerdo con los protocolos de OACI, a la NTSB de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave, entidad que asignó un Representante Acreditado.

El Incidente Grave ocurrió a las 11:59 HL con luz día, y en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

No se presentó incendio.



Fotografía No. 1 - Posición final de la aeronave posterior a la retracción del tren.

## 2. Inspección de campo

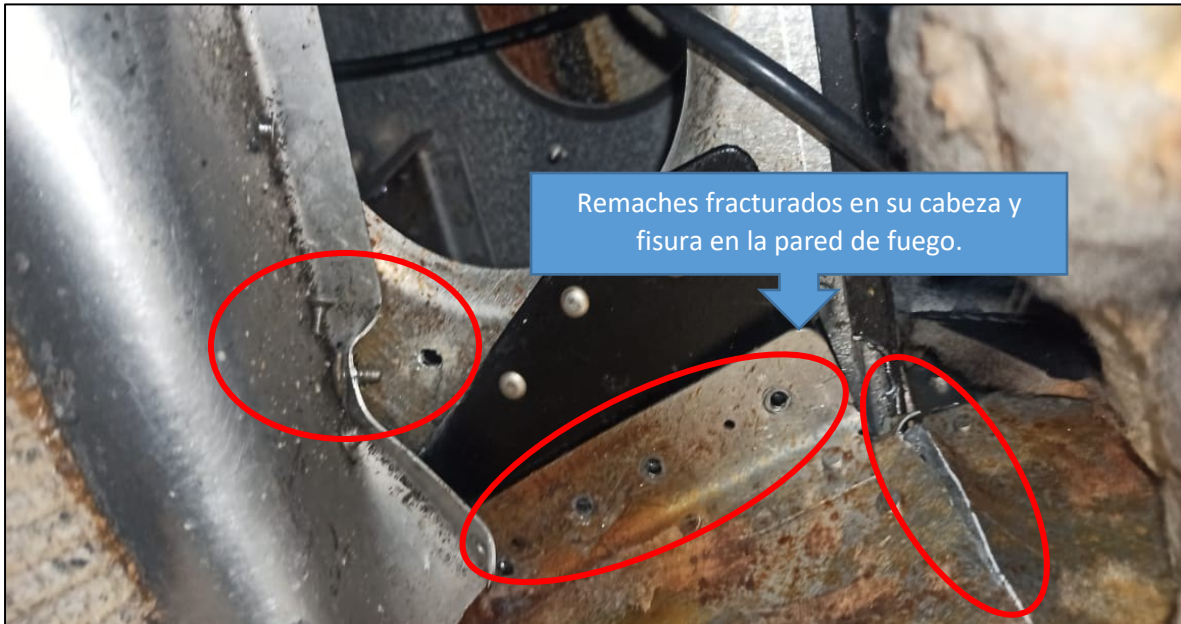
En la inspección de campo se evidenciaron las marcas del deslizamiento de la aeronave sobre la pista y el impacto de las palas de las hélices contra la superficie.

La inspección de la aeronave reveló daños en las palas de la hélice de los dos motores, daños en la estructura de la aeronave, y daños en la bodega delantera por la retracción del tren delantero.

En la pared de fuego de la aeronave se encontró una fisura a la altura de la base del tren de nariz, con remaches fracturados en su cabeza que llevaron hacia atrás el actuador del tren.

Está pendiente la determinación de otros daños, especialmente en el tren de aterrizaje y en los motores por parada súbita.





**Fotografía No. 2 - Remaches fracturados en la base del actuador del tren de nariz.**



**Fotografías No. 3 y 4 - Daños en el morro del avion y en las palas de las hélices.**

### 3. Tareas pendientes en la investigación

La investigación actualmente se encuentra pendiente de la verificación y consecución de las evidencias en las áreas de:

- Inspección detallada al conjunto del tren de aterrizaje de nariz.
- Análisis de reportes anteriores y de los procedimientos de mantenimiento.
- Análisis de procedimientos operacionales.
- Análisis organizacional al taller contratante.
- Verificación del cumplimiento del Service Bulletin No. 1123C de mayo 30 del 2013, sobre el actuador del tren de nariz.

### 4. Recomendación de cumplimiento inmediato

#### A LA SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA

#### REC. INM. 202201-02-DIA

Exigir, enfatizar y vigilar que los operadores de las aeronaves Piper 34-200/200T/220T, Seneca II-III-IV-V, cumplan el programa de mantenimiento recomendado por el fabricante, particularmente con lo establecido en el Service Bulletin - SB No. 1123D, del 26 de enero del 2022, que establece requisitos de inspección inmediatos y ordena realizar las revisiones de medidas por desgaste del material cada 50 horas de vuelo.

-----

Información actualizada el 02 de febrero del 2022 a las 11:43 HL (16:43 UTC).

## DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)

Tel. +57 601 2963186

Bogotá D.C. - Colombia



Dirección Técnica de  
Investigación de Accidentes

**DIACC**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL