



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Operaciones a baja altura. Cessna 182, matrícula LV-HTM, aeródromo de Allen, provincia de Río Negro

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 28 de abril de 2025 a las 12:45 horas (UTC)

EXPEDIENTE: EX-2025-44358790- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1º piso. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Accidente. LV-HTM. Aeródromo de Allen, provincia de Río Negro. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	6
LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	8
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1. Reseña de vuelo	9
1.2. Lesiones a personas.....	9
1.3. Daños a la aeronave.....	10
1.3.1. Célula	10
1.3.2. Motor.....	10
1.3.3. Hélice	11
1.4. Otros daños	11
1.5. Información sobre el personal	11
1.6. Información sobre la aeronave.....	12
1.7. Información meteorológica	13
1.8. Ayudas a la navegación.....	14
1.9. Comunicaciones.....	14
1.10. Información sobre el lugar del suceso	14
1.11. Registradores de vuelo	15
1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	15

1.13. Información médica y patológica.....	17
1.14. Incendio.....	17
1.15. Supervivencia	17
1.16. Ensayos e investigaciones	18
1.17. Información orgánica y de dirección	19
1.18. Información adicional.....	20
1.19. Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	21
2. NOTA FINAL.....	22

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la [Ley N.º 27.514](#), se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la [Ley N.º 27.514](#), las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST adoptó el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa. El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional. Sus premisas centrales son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y se analizan haciendo referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores de riesgo.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a minimizar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea, la ocurrencia de fallas técnicas y las fallas en las defensas están generalmente alejados en tiempo y espacio del desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y se vinculan estrechamente a elementos tales como el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En síntesis, el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes

a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

CCIAC: Certificado de Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil

CIAC: Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil

EANA: Empresa Argentina de Navegación Aérea

ELT: Transmisor de Localización de Emergencia

GPS: Sistema de Posicionamiento Global

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

MONT-T: Monomotores Terrestres

MULT-T: Multimotores Terrestres

PCA: Piloto Comercial de Avión

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

UTC: Tiempo Universal Coordinado

VI: Vuelo por Instrumentos

VFR: Reglas de Vuelo Visual

VN: Vuelo Nocturno

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña de vuelo

El 28 de abril de 2025, la aeronave con matrícula LV-HTM, un Cessna 182, despegó del aeródromo de Allen (provincia de Río Negro) a las 12:45² horas con destino al Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria (San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro), en un vuelo de aviación general con fines recreativos.

Luego del despegue, en condiciones meteorológicas visuales, la aeronave realizó un sobrevuelo a baja altura en las proximidades del hangar del aeroclub Allen. Durante esa maniobra, impactó a una persona que se encontraba en tierra.

A continuación, la aeronave colisionó contra el terreno, lo que provocó el desprendimiento del tren de nariz. Posteriormente, continuó el vuelo hasta un campo aledaño donde realizó un aterrizaje de emergencia sobre un campo no preparado, ubicado a aproximadamente 350 metros del impacto inicial. Durante la carrera de aterrizaje, la aeronave capotó.

1.2. Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	1	1
Graves	0	0	0	0
Leves	1	1	0	2
Ninguna	0	0	0	0

Tabla 1

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

1.3. Daños a la aeronave

1.3.1. Célula

La célula resultó con daños de importancia en el empenaje, el fuselaje, el tren de nariz, el carenado del motor y las semialas.



Figura 1. Daños en la célula. Fuente: investigación JST



Figura 2. Daños en la célula. Fuente: investigación JST

1.3.2. Motor

El grupo motopropulsor resultó con daños de importancia, incluyendo la fractura del múltiple de admisión y escape, y posibles daños internos asociados al impacto de la hélice contra el terreno.



Figura 3. Daños en el motor (vista izquierda y derecha). Fuente: investigación JST

1.3.3. Hélice

La hélice resultó con daños de importancia en ambas palas.



Figura 4. Daños en la hélice. Fuente: investigación JST

1.4. Otros daños

No hubo.

1.5. Información sobre el personal

La certificación del piloto cumplía con la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	26

Nacionalidad	Argentina
Licencias	PCA
Habilitaciones	MONT-T; MULT-T; VI; VN
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 28/02/2026

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General
Total general	453,8
Últimos 90 días	35,7
Últimas 24 horas	0,2
En el día del suceso	0,2

Tabla 3

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave estaba certificada de conformidad con la reglamentación vigente y mantenida de acuerdo con el plan de mantenimiento del fabricante.

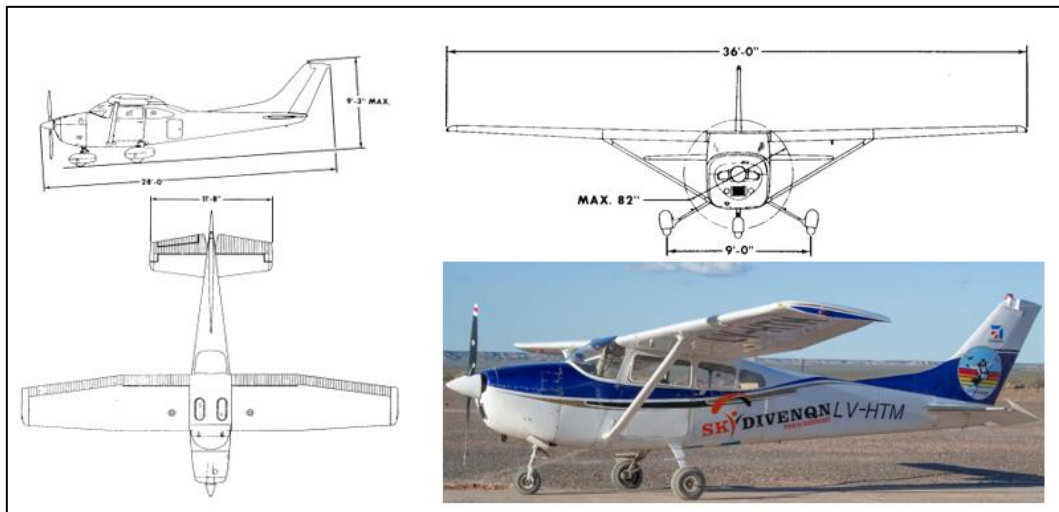


Figura 5. Perfil de la aeronave. Fuente: investigación JST

Aeronave	
Marca	Cessna
Modelo	182D
Categoría	Restringido

Fabricante	Cessna	
Año de fabricación	1961	
Número de serie	53579	
Fecha del último peso y balanceo	Sin datos	
Horas totales	9.314,2	
Horas desde la última recorrida general	78,2	
Horas desde la última inspección	78,2	
Certificado de matrícula	Propietario	Privado
	Fecha de expedición	02/04/1985

Tabla 4

Motor	
Marca	Continental
Modelo	O-470-L
Fabricante	Continental
Número de serie	82042-1-L
Horas totales	5.514,9
Horas desde la última recorrida general	594,9
Horas desde la última intervención	23,6
Habilitación	Hasta 03/2026

Tabla 5

Hélice	
Marca	McCauley
Modelo	2A 36C29AE
Fabricante	McCauley
Número de serie	611280
Horas totales	591
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	23,3
Habilitación	Hasta 03/2026

Tabla 6

1.7. Información meteorológica

La información meteorológica correspondiente al lugar y hora del suceso fue solicitada al Servicio Meteorológico Nacional (SMN). Al momento de emitirse el presente informe preliminar, no se había recibido dicha información.

1.8. Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9. Comunicaciones

En desarrollo.

1.10. Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Aeródromo de Allen, provincia de Río Negro
Coordenadas	38°57'30" S / 067°48'10" W
Superficie	Tierra
Dimensiones	800 X 30 metros
Orientación magnética	08/26
Elevación	298 metros
Normas generales	Aeródromo privado no controlado - VFR

Tabla 7

A continuación, se presenta una imagen cenital del aeródromo, en la que se indica con una línea verde la ubicación de la pista 08/26. También se señala con una línea roja la zona desde la cual la aeronave inició el despegue.



Figura 6. Vista cenital del aeródromo Allen. Fuente: investigación JST

1.11. Registradores de vuelo

El piloto utilizaba un dispositivo GPS (Sistema de Posicionamiento Global) portátil como asistencia para la navegación. Asimismo, la aeronave estaba equipada con una computadora de datos de motor.

Al momento de emitirse este informe preliminar, la investigación se encuentra a la espera de la información registrada por los dispositivos.

1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave realizaba un sobrevuelo a baja altura sobre el aeródromo cuando impactó con una persona ubicada en las inmediaciones del hangar del aeroclub Allen.

Como consecuencia de un primer impacto contra el terreno, se produjo el desprendimiento del tren de nariz. Luego, la aeronave volvió a tomar altura y continuó el vuelo hasta efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado, ubicado a aproximadamente 350 metros al noreste del punto de impacto inicial. Durante esa maniobra, la aeronave capotó.

La siguiente figura presenta un croquis que identifica los puntos comprendidos entre el primer impacto y la posición final de la aeronave. También se detalla la ubicación de componentes y marcas relevadas durante la investigación de campo:

- A. Impacto del tren de nariz de la aeronave contra el terreno
- B. Posible impacto de la hélice contra el terreno
- C. Resto del labio de la llanta
- D. Ubicación del tren de nariz
- E. Posición final de la aeronave

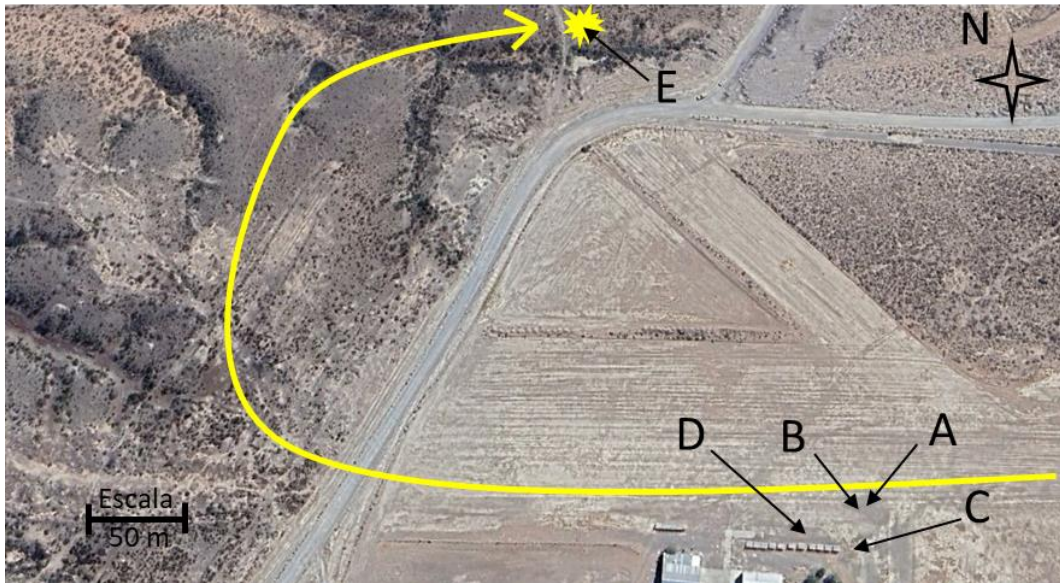


Figura 7. Croquis de la trayectoria de la aeronave. Fuente: investigación JST

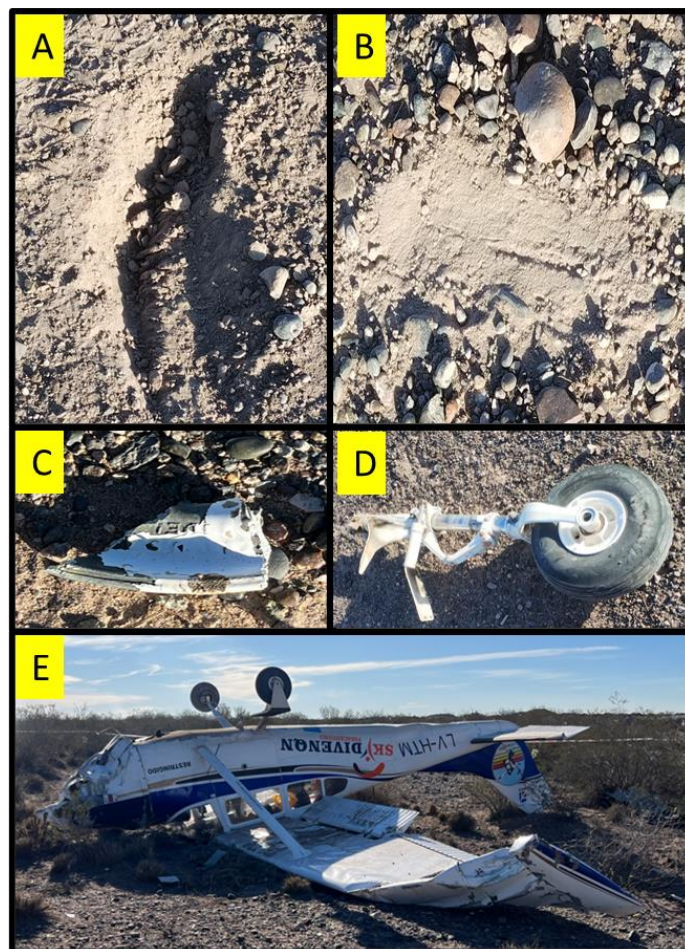


Figura 8. Detalle de las referencias. Fuente: investigación JST

El análisis de los datos registrados por el GPS y la realización de la entrevista al piloto permitirán establecer con mayor precisión la trayectoria y operación de la aeronave.

1.13. Información médica y patológica

Al momento de emitirse este informe preliminar, se recibió información médica y patológica parcial, cuya revisión se encuentra en desarrollo. La investigación continúa a la espera de los antecedentes restantes.

1.14. Incendio

No hubo.

1.15. Supervivencia

Una persona que se encontraba en la zona de hangares del aeródromo dio aviso del accidente y solicitó asistencia médica y de bomberos. Estos últimos notificaron a Defensa Civil y a la Policía, quienes arribaron en primer término al predio del aeroclub.

La ambulancia del hospital local llegó al aeródromo aproximadamente a las 13:00 horas. El equipo médico constató el fallecimiento de la persona alcanzada por la aeronave y luego asistió a los ocupantes, quienes habían evacuado la aeronave por sus propios medios. La pasajera fue trasladada en ambulancia al hospital, mientras que el piloto, una vez estabilizado, fue trasladado por personal de Defensa Civil.

Aproximadamente a las 13:05 horas, arribaron los bomberos voluntarios de Allen, quienes aplicaron medidas preventivas ante el riesgo de incendio, debido a que la aeronave conservaba sus tanques de combustible llenos.

La aeronave no tuvo deformaciones estructurales y los cinturones de seguridad soportaron los esfuerzos generados durante el impacto.

Al día siguiente del accidente, una vez finalizados los relevamientos correspondientes a la investigación, la aeronave fue retirada del lugar mediante un

camión con hidrogrúa. Los restos fueron depositados en un hangar del aeródromo, bajo custodia de una persona designada por el Juzgado interviniente.



Figura 9. Detalle de la cabina. Fuente: investigación JST

Según el reporte recibido de la Dirección de Comunicaciones de la Fuerza Aérea Argentina, no se registró señal de activación del Transmisor de Localización de Emergencia (ELT).

1.16. Ensayos e investigaciones

Las pruebas funcionales realizadas sobre las superficies de control y los cables de comando de la aeronave permitieron determinar que los alerones y los elevadores funcionaban correctamente. El timón de dirección presentaba limitaciones en su recorrido hacia ambos lados, producto de los daños observados en la sección de cola de la aeronave.



Figura 10. Daños en el estabilizador vertical y timón de dirección. Fuente: investigación JST

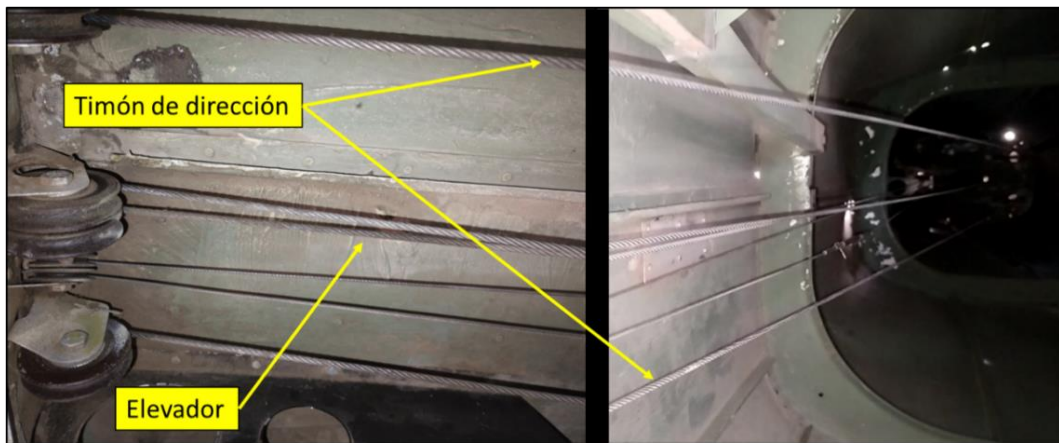


Figura 11. Detalle de los cables de comando. Fuente: investigación JST

En relación con las superficies hipersustentadoras, los *flaps* se encontraban extendidos en un ángulo de 30°.

1.17. Información orgánica y de dirección

Club de paracaidismo y rescate del Neuquén

La aeronave era propiedad de la Asociación Civil “Club de Paracaidismo y Rescate del Neuquén”, entidad con personería jurídica desde el año 1973.

Según información suministrada por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la entidad contaba con su Certificado de Centro de Instrucción de

Aeronáutica Civil (CCIAC) vigente, que la habilitaba a dictar el curso de paracaidista, con fecha de emisión del 31 de enero de 2018.

De acuerdo con el Anexo I, emitido el 20 de diciembre de 2017, la aeronave se encontraba afectada a la actividad de la escuela de paracaidismo desde el 15 de enero de 2008. El Anexo II, emitido el 4 de diciembre de 2024, incluía al piloto al mando en el listado de pilotos afectados a la entidad.

Aeroclub Allen

El aeroclub Allen está ubicado a 1.500 metros al norte de la ciudad de Allen, provincia de Río Negro. Fue inaugurado el 15 de mayo de 1958 y cuenta con personería jurídica. En sus instalaciones se desarrollaban actividades de vuelo de bautismo, vuelo a vela, instrucción y entrenamiento. El aeródromo, de carácter privado y propiedad del Aeroclub Allen, se encontraba bajo la dirección y control organizativo de su comisión directiva.

Al momento del suceso, se encontraba vigente un contrato de comodato entre el Aeroclub Allen y la Asociación Civil “Club de Paracaidismo y Rescate del Neuquén”, que autorizaba el uso de instalaciones y el desarrollo de operaciones de paracaidismo dentro del predio del aeródromo.

Administración Nacional de Aviación Civil

Es la autoridad aeronáutica de la República Argentina. Es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, cuya misión consiste en normar, regular y fiscalizar la aviación civil, así como instruir e integrar a la comunidad aeronáutica

1.18. Información adicional

El piloto había presentado un plan de vuelo ante la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA), en el que indicaba su intención de volar hacia el

Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria (San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro).

1.19. Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. NOTA FINAL

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones, acciones o recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe de seguridad operacional.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: LV-HTM - Informe Preliminar (Extendido)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 22 pagina/s.