

FENÓMENOS AÉREOS ANÓMALOS Y LA INVESTIGACIÓN OFICIAL EN CHILE

I. Introducción

El Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos, CEFAA, fue creado el 3 de octubre de 1997 con el objetivo de "recopilar, estudiar, analizar y clasificar toda información relativa a fenómenos aéreos extraños, reportados en el espacio aéreo nacional." ¹

Este organismo es la continuación -desde el punto de vista de su objetivo- de lo que fue la "Comisión Chilena para Estudios de Fenómenos Espaciales No Identificados" que surgió el 9 de julio de 1968 en dependencias de la Oficina Meteorológica Nacional y que funcionó hasta el año 1975.

Ambas entidades nacieron como una respuesta a los reportes y publicaciones en la prensa de la época de informaciones de avistamientos que eran calificados como "objetos voladores no identificados".

La presente publicación relata los inicios oficiales de estos estudios en Chile, ambos, con el objetivo de apoyar y fortalecer la seguridad de las operaciones aéreas en el espacio aéreo de responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) que abarca alrededor de 32 millones de kilómetros cuadrados.

A lo anterior se añaden los casos más relevantes estudiados oficialmente en Chile entre los años 1997 y 2018 de acuerdo a relevancia.

¹ Resolución Exenta N° 01599 del 3 de octubre de 1997



En dependencias de la Oficina Meteorológica de Chile, hoy Dirección Meteorológica de Chile, en la Quinta Normal se inició la investigación oficial de este tipo de fenómenos.

II. Investigación oficial

La investigación oficial de los fenómenos aéreos no identificados se inició en Chile el 9 de julio de 1968 con la creación de la "Comisión Chilena para Estudios de Fenómenos Espaciales No identificados",² organismo que funcionó en dependencias de la Oficina Meteorológica de Chile hasta el año 1975.

Su primer Director fue Sergio Napoléon Bravo, en aquella época la primera autoridad de la Oficina Meteorológica de Chile, reuniendo más de una veintena de casos reportados desde diferentes puntos del país.

Tras un receso, el 3 de octubre de 1997, la Dirección General de Aeronáutica Civil continuó el trabajo realizado por esa Oficina, esta vez cambiando su denominación a Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos.

² Circular Oficina Meteorológica de Chile, Santiago 9 de julio de 1968



Director, Sergio Bravo Flores, de la primera Comisión que estudió oficialmente el fenómeno llamado objetos voladores no identificados en el año 1968.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCION DE AERONAUTICA
OFICINA METEOROLOGICA DE CHILE

STGO, 9 JUL 1968.-

MATERIA .- Sobre información
OVNI.

C I R C U L A R

- I.- Tengo el agrado de expresar a US.(Ud), que la Oficina Meteorológica de Chile, programó en forma sistemática y científica el " Proyecto de objetos volantes no identificados"(OVNI), para pesquisar y reunir antecedentes relacionados con las verdaderas causas que dicen relación con esta materia que produce grandes controversias nacionales e internacionales.
- II.- Sobre el particular, expreso a US.(Ud) que la Oficina Meteorológica de Chile, seleccionó su observatorio para cuyo objeto se le adjuntan los formularios respectivos que debe llenarlos con la máxima acuciosidad y objetividad, cuando se presente el fenómeno y objeto sobre su estación.
El formulario N°1 deberá enviarlo por vía aérea o por correo con "extrema urgencia" y el formulario N° 2 deberá enviarlo posteriormente dentro del plazo prudencial más breve posible, teniendo presente que debe ser llenado con la mayor cantidad de información objetiva.
- III.- En mérito a los antecedentes expuestos, agradeceré a US.(Ud.), quiera dar la máxima cooperación, manteniendo en carácter de confidencial toda la información recogida, ya que será únicamente la Oficina Meteorológica de Chile, quien de a la luz de todos los antecedentes reunidos, dará la publicidad que el caso aconseje.

Agradeceré acusar recibo

Saluda atentamente a US.(Ud.).



Sergio BRAVO Flores
Comandante de Grupo (T)
Jefe Oficina Meteorológica de Chile

DISTRIBUCION:

De acuerdo a selección de estación.

- A LOS ENCARGADOS ESTACIONES METEOROLOGICAS DE:
- 1 AEROPUERTO DE ARICA
 - 2 AEROPUERTO DE LQUIQUE
 - 3 AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA
 - 4 AEROPUERTO DE LA SERENA
 - 5 AEROPUERTO DE ISLA DE PASCUA
 - 6 AEROPUERTO DE JUAN FERNANDEZ
 - 7 ESTACION DE RADIOSONDA DE QUINTERO
 - 8 REGIONAL METEOROLOGICA MARITIMA-GOBERNACION MARITIMA-CORREO VALPARAISO.
 - 9 RADIOESTACION FACH SANTO DOMINGO

Primer documento oficial solicitando a Estaciones Meteorológicas informes sobre avistamientos de fenómenos aéreos anómalos localizadas entre Arica a la Antártica chilena.

III. Historia

Tanto la creación de la Comisión Chilena para Estudios de Fenómenos Espaciales No Identificados como el Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos tienen al menos un elemento en común: el registro en el aumento de reportes de avistamientos por parte de la ciudadanía.

El año 1968 -según investigación de Pablo Petrowitsch-³ se registraron en los medios de comunicación escritos de la época 200 reportes y en el año 1997 once casos, tres de los cuales se observaron uno tras otro durante los últimos días de marzo y primeros de abril.

Respecto a las cifras anteriores hay que señalar que el año 1996 se informaron 27 avistamientos, con un promedio de un poco más de dos por mes y el año 1997, casi un caso por mes, en la prensa escrita chilena, según la fuente indicada más arriba.

Quizás el número de noticias sobre este tema no dice mucho, pero cuando la ciudadanía lee varias veces - durante un mes- casos como los señalados, éstos tienden a quedar registrados en la memoria colectiva, produciendo un efecto de permanencia y una sensación de presencia real, verdadera y periódica.

Los casos publicados el año 1996 y los reportes de prensa durante tres días seguidos en los meses de marzo y abril de 1997 construyeron un escenario propicio para que el Gobierno de la época decidiera continuar con la investigación de estos fenómenos, creando esta vez el Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos, CEFAA.

Efectivamente, durante los últimos días de marzo de 1997 y comienzos del abril, la población de la ciudad de Arica avistó "luces" que se desplazaban sobre el cielo nocturno de Arica.

Las "luces" también fueron observadas por personal de la Torre de Control y el Jefe del Aeropuerto Chacalluta de entonces, información que fue ampliamente difundida en los medios de comunicación escritos de la época.

Estos últimos reportes fueron el detonante para que las autoridades de esos años decidieron crear este organismo con la misión de recolectar, estudiar,

³ Casos Ovnis en Chile, Pablo Petrowitsch

analizar y clasificar los fenómenos que se observaban en el espacio aéreo nacional y que eran ampliamente tratados por los medios de comunicación.

Quienes fomentaron y contribuyeron a la formación del Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos fueron el ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Ramón Vega Hidalgo; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en ejercicio en 1997, General del Aire Fernando Rojas Vender; el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, General Gonzalo Miranda Aguirre y el Controlador de Tránsito Aéreo de la Dirección de Aeronáutica Civil, Gustavo Rodríguez Navarro, quien desde su ingreso a la Institución en los años setenta comenzó a recolectar información sobre avistamientos.



Gustavo Rodríguez, primer investigador que tuvo el CEFAA, trabajando en la pequeña oficina que disponían a fines del año 1997, en la Quinta Normal.

IV. Creación del CEFAA

El Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos fue creado por Resolución de la DGAC N° 01599 de fecha 3 de octubre de 1997 firmada por el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación, Gonzalo Miranda.

En ese documento se señaló que el Comité quedaría radicado en la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA) ubicada en la Quinta Normal, en Santiago, la capital de Chile.

En esas circunstancias, el 14 de octubre de ese año, el Director de ese plantel formador de aeronáuticos, Enzo Di Nocera, estableció la organización y las bases de su funcionamiento.

Asimismo, se designó a quienes lo integrarían. Lo encabezaría el Director de la Escuela Técnica Aeronáutica; el controlador de tránsito aéreo, Gustavo Rodríguez Navarro y los Jefes del Área de Tránsito Aéreo y el área de Meteorología que actuarían como consultores.

Integrarían también el Comité, los especialistas de la ETA y de otras organizaciones externas convocados cada vez que los integrantes permanentes así lo requirieran.



Parte de los primeros integrantes del CEFAA y destacados asesores internos y externos a fines de los años 90 en el frontis de la Escuela Técnica Aeronáutica. Encabezados por su Director, Ricardo Bermúdez Sanhueza (al centro), figuran Mario Ávila, Mario Dussuel, Alberto Fernández, José Lay, Gustavo Rodríguez y colaboradores.



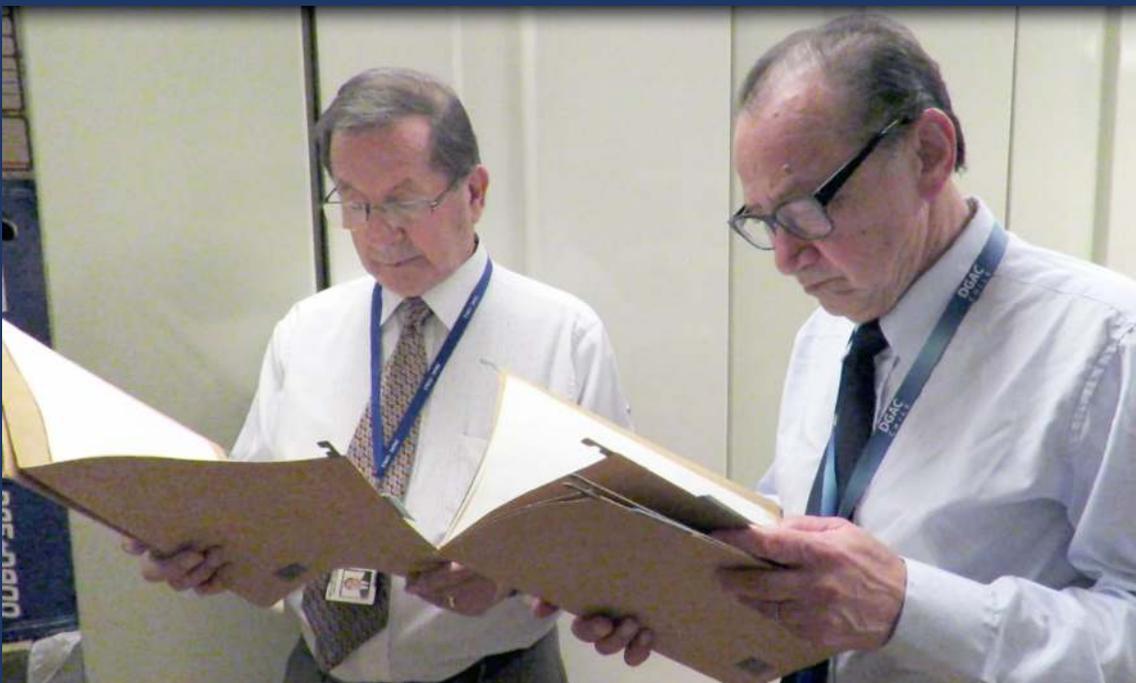
En abril de 1999, en la Quinta Normal, el CEFAA recibió a integrantes del Tercer Congreso Ufológico Internacional, realizado en Chile, con asistencia de destacados exponentes nacionales e internacionales del tema.



En FIDAE 2000, el CEFAA organizó uno de los más importantes Seminarios Internacionales sobre el fenómeno. De izquierda a derecha, Ricardo Bermúdez, Richard Haines, Gustavo Rodríguez y José Antonio Hunneus.



La Dirección General de Aeronáutica Civil destinó parte de un terreno del Museo Aeronáutico al CEFAA, inaugurando las nuevas instalaciones el 30 de diciembre de 2009 en Los Cerrillos, Cortan la cinta, el Subsecretario de Aviación, Raúl Vergara Meneses y el Director de Aeronáutica de la época, General de Brigada Aérea (A), José Huepe Pérez.



El investigador, Gustavo Rodríguez, y el encargado de Relaciones Internacionales, José Lay, quienes se desempeñaron hasta el año 2017.



Seminario Internacional CEFAA en FIDAE 2016.



El Director de Aeronáutica, General de Aviación, Víctor Villalobos Collao, inaugurando Seminario Internacional en FIDAE 2018.

V. Directores

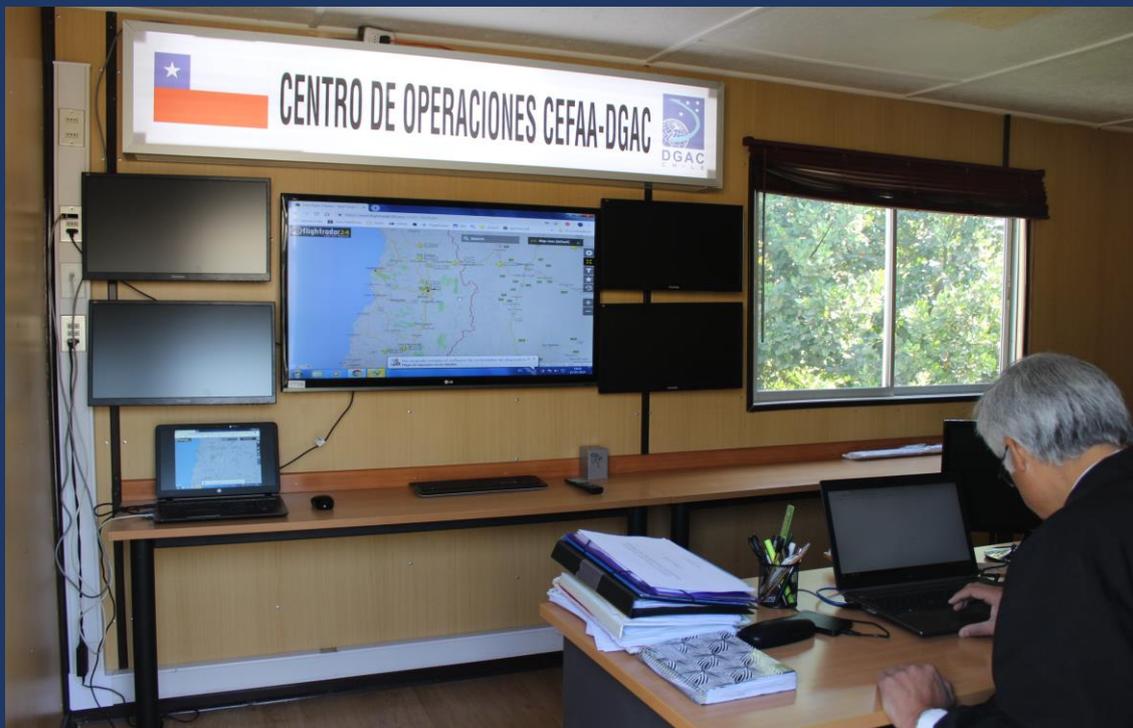
Enzo Di Nocera encabezó el CEFAA hasta 1998, fecha en que asumió la Dirección de la Escuela Técnica Aeronáutica, el General de Brigada Aérea, Ricardo Bermúdez, quien también dirigió el CEFAA hasta el mes de febrero de 2002.

En marzo de ese año asumió la Dirección del CEFAA, el General de Brigada Aérea, Hernán Henríquez Cobaise quien se desempeñó hasta el 31 de marzo de 2008. Entre los meses de marzo del año 2002 y marzo de 2008, el CEFAA entró en una etapa de latencia.

Posteriormente, el 15 de diciembre de 2009 por Resolución N° 02/0/ 01937, el Director General de Aeronáutica Civil, General de Brigada Aérea (A), José Huepe Pérez, dispuso el funcionamiento del CEFAA - a contar del 1 de enero de 2010- dependiendo directamente de la Secretaría General, abandonando con ello la Escuela Técnica Aeronáutica.

Esa normativa estableció también una nueva localización, autorizando su funcionamiento en los terrenos del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio y designando como Director a Ricardo Bermúdez Sanhueza, quien dirigió este organismo hasta el mes de diciembre de 2016.

Luego en septiembre de 2017, por concurso público, se integró Hugo Camus Palacios, historiador y periodista científico.



El investigador Gustavo Arriagada trabajando en el Centro de Operaciones del CEFAA.



Pablo Trigo trabajando en dependencias del CEFAA.



Asesores CEFAA reunidos en el Edificio Aeronáutico Central, en Santiago.



Reunión anual del CEFAA en Santiago.



Presentación en Edificio Aeronáutico Nacional en Santiago.

VI. Misión y Objetivos

Por resolución exenta N° 130 del 13 de abril de 2015 se actualizaron el documento Rector Orgánico y Funcionamiento del Departamento Secretaría General de la Dirección General de Aeronáutica Civil y con ello las normas atinentes al comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos, CEFAA.

En el artículo 18 de ese documento se actualizaron sus funciones, quedando como misión principal: " Recopilar, estudiar y analizar antecedentes sobre fenómenos aéreos anómalos que se reporten en el territorio nacional, construyendo una base de datos que permita categorizar y caracterizar el fenómeno".

El objetivo principal del CEFAA es apoyar la seguridad de las operaciones aéreas entre Arica y la Antártica Chilena en un espacio aéreo que considera alrededor de 32 millones de kilómetros cuadrados.

Este organismo colabora junto a los servicios de Seguridad Operacional, Aeroportuarios, de Navegación Aérea y Meteorología con la seguridad de las operaciones aéreas, más de 500 mil anuales, y de los más de 22 millones de pasajeros que usan este medio de transporte para desplazarse por trabajo, estudios, negocios o vacaciones.

VII. Proceso investigativo

Los reportes de avistamientos son recepcionados por el investigador encargado, quien analiza la información enviada con el propósito de verificar si cumple con los estándares mínimos para que se convierta en un caso investigado.

Una vez que pasa ese cedazo, el Investigador solicita antecedentes si es necesario efectúa una entrevista personal, dependiendo del caso utiliza herramientas de investigación informáticas y procede a solicitar informes especializados a astrónomos, geofísicos, meteorólogos, controladores de tránsito aéreo, especialistas en imágenes, geógrafos, físicos, ingenieros aeronáuticos, pilotos etc.

Tras recopilar todos los antecedentes solicitados y contrastar las distintas hipótesis trabajadas, el investigador responsable procede a redactar un Informe Ejecutivo con la conclusión del caso, la que es remitida para su conocimiento a quien reportó el avistamiento.

Luego de eso se procede a archivar la carpeta investigativa en digital en un área segura y protegida con la finalidad de cautelar la información de agentes externos, preservándola como un reservorio para las futuras generaciones.



Ejercicio de análisis de muestras.



Objetos, pájaros e insectos que llevan a falsas conclusiones sobre ovnis.



Investigadores en plena entrevista.



Parte de las instalaciones del CEFAA.



Visita de estudiantes universitarios al CEFAA

VIII. Casos

A continuación se detalla una lista de los casos que fueron seleccionados para esta publicación por los ex Directores, Sergio Napoleón Bravo y Ricardo Bermúdez Sanhueza; el primer investigador que tuvo el CEFAA, Gustavo Rodríguez Navarro y el investigador independiente, Pablo Petrowitsch.

También se incluyen en ella, las opiniones entregadas por los Asesores Mauricio Blanco, Danilo Catalán, Alfonso Liz, Luis Salazar, Marcelo Schönherr, Ulises Faúndez y Luis Sánchez Perry.

LISTA DE CASOS SELECCIONADOS

N°	Identificación del caso	Fecha	Origen
1	Isla Roberts	9 de enero 1956	UFO-CHILE
2	Isla Decepción	18 de junio 1965	CEFENI
3	Gabriel Alvial	17 de mayo 1968	UFO-CHILE
4	Isla Mocha	20 de julio 1968	CEFENI
5	Iquique	25 de agosto 1968	Relato
6	Calama	1970	No encontrado
7	Tito Fernández	16 de agosto 1974	Prensa nacional, TVN
8	Arica	2 de diciembre de 1988	Prensa nacional
9	Lan 045	1 de Junio 1988	Archivo Gustavo R.
10	Satélite GOES	1992	Prensa nacional
11	Eco-Inca	2 de abril 1997	CEFAA
12	Paihuano	1998	Prensa nacional
13	Citation	27 de marzo 2000	CEFAA
14	Citation IV	14 de diciembre 2001	CEFAA

N°	Identificación del caso	Fecha	Situación
15	Sky	14 de noviembre 2003	CEFAA
16	Alfa-Pelicano	24 de junio 2010	CEFAA
17	Caso Copa 438	17 de abril 2010	CEFAA
18	Caso Bandera	17 de septiembre 2010	CEFAA
19	DAP 21-21	3 de marzo 2011	CEFAA
20	C-212	21 de marzo 2012	CEFAA
21	Caso Academia de Guerra	3 de septiembre 2012	CEFAA
22	Caso Livor	7 de mayo 2018	CEFAA

¹CEFENI : Comité de Estudios de Fenómenos Espaciales No identificados

²CEFAA : Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos

ISLA ROBERTS

Fecha: 09 de Enero de 1956

Hora aproximada: No específica.

Localización: Región de Magallanes y la Antártica chilena.

Meteorología: Cielo despejado a la hora del avistamiento, algo poco usual en la Provincia Antártica Chilena.

Estación del año: Verano

Testigos: Dos destacados científicos, un ayudante y un Sargento Enfermero de la Armada.

Descripción: Uno de los científicos solía levantarse durante las noches para observar fenómenos meteorológicos, sin embargo, la noche del 08 de Enero fue diferente a todas las anteriores que presencié. Corrió a despertar al segundo científico del equipo para que le acompañase a observar un fenómeno que ocurría en el exterior del refugio.

Según lo descrito, habrían observado dos aparatos metálicos en forma de puro, en posición vertical, perfectamente quietos que reflejaban los rayos del sol. Ambos testigos decidieron no despertar a los dos acompañantes de la expedición, para que pudieran tomar conciencia del fenómeno por sí mismos. A las siete de la mañana oyeron gritar por parte del Sargento Enfermero: "¡Señor, señor, platillos voladores!".

El asistente también se levantó y pronto los cuatro hombres observaron el fenómeno. Alrededor de las nueve en punto, uno de los objetos, de repente, tomó una posición horizontal y voló hacia el oeste. Perdió su tinte metálico para convertirse en ultravioleta.

Imágenes: Sin imágenes.

Conclusión: En Chile fue recibido este reporte por UFO-CHILE. El Air Technical Intelligence Center de Estados Unidos les envió a los testigos un extenso cuestionario que debieron llenar, sin resultados. No hay conclusión.

ISLA DECEPCIÓN

Fecha: 18 de Junio de 1965

Hora aproximada: 16:20 horas

Localización: Región de Magallanes y Antártica chilena.

Meteorología: Cielo estrellado, noche clara, 1/8 de nubes estratocúmulos, tiempo seco, sin Luna.

Estación del año: Invierno

Testigos: Nueve miembros de la Dotación Antártica Chilena.

Descripción: Personal de la Base Antártica Pedro Aguirre Cerda, en Isla Decepción, actual Región de Magallanes y la Antártica Chilena, mientras realizaban la tradicional observación meteorológica, presenciaron lo que consideraron podría tratarse de un objeto volador en forma de lenteja, de aspecto sólido, que desprendía luces rojas y verdes y por momentos amarillas, azules, blancas y naranjas.

Quienes observaron su desplazamiento coincidieron en que se movía en dirección al Este, por momento cambiando al Oeste, a una altura de 45 grados sobre el horizonte y a una distancia que calcularon aproximadamente entre 10 y 15 kilómetros.

Este avistamiento – según los relatos- habría durado alrededor de 20 minutos.

Durante la tarde del 18 de junio de 1965, el Comandante Mario Jahn Barrera, a cargo de la Base Pedro Aguirre Cerda, emitió un comunicado a la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quienes lo dieron a conocer a la prensa local el 19 de junio del mismo año. El oficial, al ser consultado sobre la existencia de fotografías del fenómeno, señaló que fue imposible sacarlas por el viento predominante en la zona y la dificultad de montar el trípode de la cámara.

Junto a este avistamiento de la Base Antártica Chilena de la Isla Decepción, fue reportado otro avistamiento desde la Base Orcadas de Argentina, quienes afirman haber avistado un objeto celeste por alrededor de 15 minutos.

Imágenes: Sin imágenes.

Conclusión: En Chile no se estudió este caso y los datos reportados fueron enviados por el CEFENI a la Universidad de Boulder Colorado, en donde funcionaba la Comisión Condon que estudiaba reportes de todo el mundo por un trabajo solicitado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

Por otra parte, en Argentina, el Observatorio de La Plata, el 04 de agosto del año 1965, afirmó que tras investigar, consultar y realizar cálculos; llegaron a la conclusión de que lo avistado por la Base Chilena y Argentina en la Isla Decepción, habría correspondido al satélite estadounidense Echo II.

El satélite Echo II fue lanzado en Enero de 1965 desde la Base Vandenberg, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, para ser utilizado en comunicaciones. Se trataba de un enorme globo de plástico aluminizado, muy reflectante.



 Static Inflation Test of 135 Ft Satellite In Weeksville, NC
NASA Langley Research Center 6/28/1961 Image # EL-1996-00052

GABRIEL ALVIAL

Fecha: 17 de Mayo de 1968

Hora aproximada: 21:35 horas

Localización: Región Metropolitana

Meteorología: Sin información

Estación del año: Otoño

Testigos: Sin testigos (fotografía)

Descripción: El profesor Gabriel Alvial, Director del Observatorio El Infiernillo de la Universidad de Chile, Región Metropolitana de Santiago, entrega un informe a la Revista Ufo Chile sobre una observación del cielo nocturno dentro del programa del estudio del centelleo de la atmosfera nocturna.

Explica cómo operan los técnicos, la tecnología empleada y el uso de la radiación cósmica en el observatorio con el objetivo de dar explicación a fenómenos luminosos.

En ese informe, da cuenta que el observatorio pertenece a la facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, también de su ubicación privilegiada para ver estos fenómenos.

Adjunta una fotografía que corresponde a una serie de tres imágenes tomadas, con un lente Elmer-Leika, con exposición de 2 minutos y una abertura de 2.5 en una película de 80 asas, en un período de 60 minutos de observación, a un fenómeno parpadeante en los cielos del observatorio. Destaca que la luz más pequeña arriba y a la izquierda del fenómeno corresponde a las del Observatorio El Roble.

Fue entrevistado por el diario El Mercurio, donde aseveró "...desde el mes de octubre del año pasado comenzaron a manifestarse las evidencias visuales de unos 10 a 15 de estos fenómenos por explicar, de estrellas de más de primera magnitud, lo que impulsó al Centro de Radiación Cósmica, aparte de su programa, a dedicar también sus observaciones a esta materia."⁴

⁴ 1968, 11 de Junio, Fotografiado Extraño "Fenómeno" Espacial, *El Mercurio*, página 17.



Imagen tomada por Gabriel Alvia.



Gabriel Alvia



Observatorio El Infiernillo

Conclusión: Sin información. Este caso lo recibió UFO-CHILE por lo tanto ni la CEFENI ni el CEFAA lo investigaron.

ISLA MOCHA

Fecha: 20 de Julio de 1968

Hora aproximada: 14:15 P.M.

Localización: Isla Mocha, Región Del Biobío

Meteorología: Cielo despejado

Estación del año: Invierno

Testigos: Tres personas

Descripción: Una pareja reporta desde Isla Mocha, situada frente a las costas de la Provincia de Arauco, Región del Biobío, que mientras regresaban de la cancha de aterrizaje de la isla, donde habían despedido a familiares que les habían visitado, escucharon un ruido y observaron en dirección al aeródromo, descubriendo -según el relato- un objeto suspendido y que brillaba enormemente.

Otros dos testigos ubicados en diferentes lugares de la isla vieron el mismo objeto luminoso suspendido en el aire, aunque señalaron que ellos lo vieron no sobre la pista, sino sobre el mar.

Quienes observaron el fenómeno no pudieron precisar el tamaño, sin embargo, todos coincidieron que se encontraba a poca distancia.

Todos concordaron en que el objeto se mantuvo estacionario en el cielo en un lapso de 12 a 15 minutos, asegurando que "les daba la impresión de que este objeto vibraba en el aire".

Transcurrido ese tiempo habría ascendido rápidamente en dirección al noreste en tan solo pocos segundos.

Imágenes: Sin imágenes.

Conclusión: Reunidos todos los antecedentes y entrevistados los testigos en la zona del avistamiento, la Comisión de Estudios de Fenómenos Espaciales No Identificados concluyó que este avistamiento corresponde a un FANI, Fenómeno No Identificado.



Isla Mocha

IQUIQUE

Fecha: 25 de Agosto de 1968

Hora aproximada: 21:00 horas

Localización: Región de Tarapacá

Meteorología: Sin información

Estación del año: Invierno

Testigos: Tripulación de vuelo LAN, siete personas en tierra en la oficina salitrera de María Elena

Descripción: En la oficina salitrera de María Elena, Región de Antofagasta, se reportó un avistamiento presenciado por siete personas. Dan cuenta de un objeto con la punta orientada hacia atrás, que volando a gran altura dejaba una estela de humo y producía gran estrépito.

A la misma hora, tripulantes de un avión LAN que despegó desde Iquique, volaba a 8.500 pies de altura cuando observaron a 10 mil pies de altura un objeto desplazándose sobre ellos. De inmediato tomaron contacto con las torres de control del Aeródromo de Chacalluta, en Arica y del Aeródromo de Cavancha, en Iquique, desde donde informaron que no existía tráfico aéreo por la ruta en que transitaban.

Imágenes: No existen imágenes.

Conclusión: Sin información. Es una información publicada por un medio de comunicación. No fue investigada por la CEFENI.

TITO FERNÁNDEZ

Fecha: 16 de agosto de 1974

Hora aproximada: 01:30 -03:30 AM

Meteorología: Sin información

Estación del año: Invierno

Testigos: Pasajeros a bordo del vehículo

Descripción:

El grupo de artistas había tenido una presentación en la Oficina Victoria y después de las 01:30 de la madrugada emprenden el viaje hacia Antofagasta tomando la carretera 5 Norte.

Marcelo Hernández (cantautor y creador del programa televisivo <<Cachureos>>) conducía el automóvil en el que se desplazaban. Jorge Cruz iba como copiloto, y en la parte de atrás se encontraban Tito Fernández, Gloria Benavides y Patricia Chávez. En medio del sueño de los intérpretes, quien dirigía el volante le pregunta a Fernández si lograba divisar una ampollita al costado de la ruta, frente a lo cual irónicamente <<El Temucano>> le responde: “Debe ser un platillo volador”.

En la madrugada del 16 de agosto de 1974, en circunstancias que se desplazaban por la desierta y oscura carretera que une a ambas ciudades y al encontrarse en la zona denominada Pampa Soledad, el conductor del vehículo comienza a observar una luz a la izquierda del automóvil y le comenta al resto “qué raro la luz se ve siempre donde mismo como si se estuviera moviéndose con nosotros”.

Según el relato no le dieron importancia y siguieron su rumbo. Sin embargo, repentinamente aquella luz desapareció y el conductor observó una especie de relámpago atrás del vehículo.

De acuerdo a lo expresado por los testigos, el grupo vio una luz blanca y muy intensa, “como un flash fotográfico que iluminó la carretera y el interior del automóvil”.

Uno de los testigos describió aquel momento: “Estaba a unos 300 metros de nosotros. Emitía destellos iguales a los que se producen con la soldadura al arco”.

Ante tal situación, el conductor decide detener la marcha del vehículo. Pensaba que se podía tratar de las luces altas de un auto que le quería adelantar, sin embargo, aquella luz también se detuvo.

Luego retomaron la marcha hacia Antofagasta y en el camino se encontraron con un camión con acoplado en dirección opuesta. Tanto el conductor como el ayudante del camión de transporte afirmaron haber visto el mismo fenómeno. Ahí los artistas le pidieron al camionero y su ayudante realizar cambios de luces para observar la respuesta de aquel fenómeno lumínico que habrían presenciado.

En fracción de segundos – continúa el relato- las luces que se encontraban a unos 200 metros de ellos y por el costado de la carretera, se fundieron para avanzar velozmente frente a ellos, enviando lo que parecía un fuerte destello a todos quienes estaban allí.

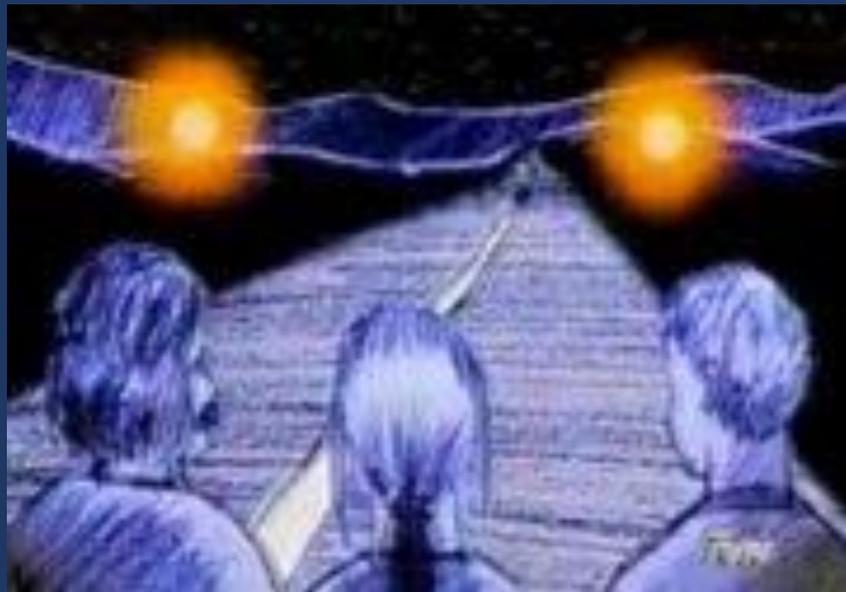
Lo anterior generó un estado de temor entre todos, por lo cual, tomaron sus vehículos y emprendieron rumbo a gran velocidad a la aduana más cercana, Quillahua.

La luz del relato los habría seguido durante el camino hasta que se esfumó en pocos segundos.

Imágenes: No existen. Sólo hay diversas entrevistas a los artistas que han sido difundidas en diversos medios de comunicación y que han sido resumidas en esta síntesis.

Conclusión: Por la fecha este suceso no fue estudiado por el CEFAA.

A continuación, se publican una serie de dibujos interpretativos, propiedad de Televisión Nacional de Chile, de lo que habría sido este avistamiento:





ARICA

Fecha: 02 de diciembre de 1988.

Hora aproximada: Desde las 10:50 hasta las 12:20 (HL)

Localización: Arica, Región XV

Meteorología: Cielo despejado.

Estación del año: Verano.

Testigos: Oficial piloto

Descripción: Una aeronave T41 perteneciente a la BAVE realizaba maniobras en el sector del valle de Azapa, al este de la ciudad de Arica, en cooperación con el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG). En esas circunstancias, la Torre de Control de Arica solicitó al piloto confirmar la existencia y luego describir a un tráfico aéreo estacionario situado en la vertical de su posición, que era visible desde la superficie y había sido notificado por el radar desde la ciudad de Iquique.

La aeronave militar se dirigió en ascenso hasta volar nivelada a 12.000 pies en un circuito de espera para observar al fenómeno aéreo. Su piloto describió lo visto como un objeto triangular, que brillaba por el reflejo del sol y del cual no pudo precisar su altitud.

Dos pilotos civiles que volaban próximos al borde costero en una aeronave Cessna 337 Skymaster, se dirigieron al lugar, ascendiendo hasta 18.000 pies y observaron al fenómeno por unos veinte minutos. Describieron lo visto en forma similar al piloto militar.

La Torre de Control de Arica notificó que el radar de Antofagasta informó que el objeto se desplazaba hacia el Sur, sin información de nivel de vuelo.

Una nave Cessna A-37 de la Fuerza Aérea de Chile despegó desde el Aeródromo Diego Aracena de Iquique, llegando a 25.000 pies. Su piloto confirmó las descripciones anteriores.

También lo hizo un caza F5- desde Iquique, ascendiendo hasta 51.000 pies, confirmando que el fenómeno era de forma triangular y de aspecto brillante. Su piloto indicó que éste tenía rumbo Norte y se encontraba a 93 MN al Sureste de

Arica, en la vertical de la Quebrada de Camarones. Estimó que se elevaba a cerca de 85.000 pies y que su tamaño era de "ocho estadios nacionales juntos", entre 5.000 y 6.000 metros de diámetro.

La aeronave T41 permaneció en observación a 12.000 pies de altitud, hasta aterrizar a las 12:30 horas en Arica.

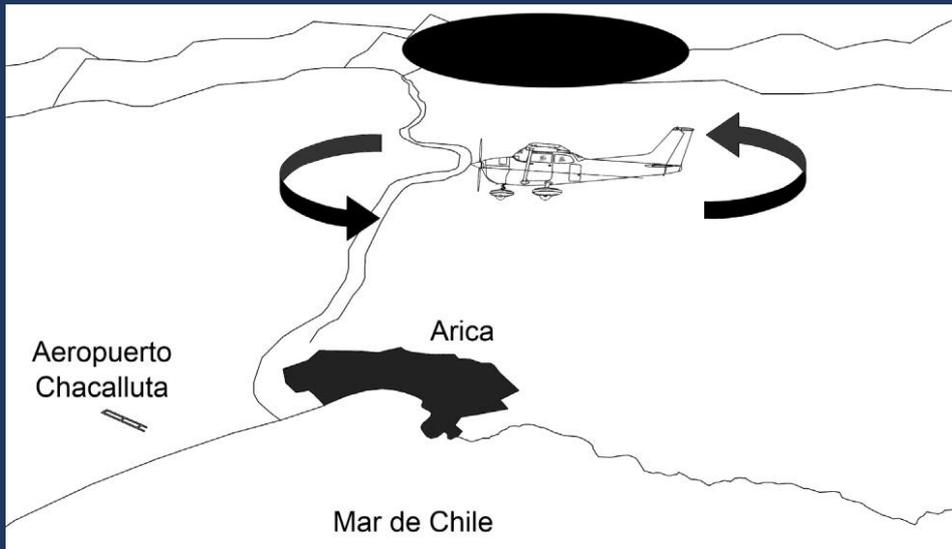
El fenómeno aéreo se mantuvo, aparentemente estacionario, sobre la ciudad de Arica hasta las 16:00 (HL) para luego perderse de vista de forma repentina.

En marzo de 2007, el piloto de la aeronave T41 indicó que el fenómeno era un objeto plumizo, que parecía tener movimiento lento, con desplazamiento inicial hacia el Sur por 50 MN, para luego regresar sobre Arica. Informó que inicialmente parecía encontrarse a 10.000 pies y que se observaba a simple vista con forma ovoidal, reflejando la luz solar.

Imágenes: No hay imágenes disponibles.

Conclusión: La información disponible asociada al caso, no permitió definir el origen del fenómeno aéreo reportado.

Objeto de color plumizo que parecía tener un movimiento lento con desplazamiento inicial hacia el Sur aproximadamente 50 MN, posterior regresó. Inicialmente parecía encontrarse a unos 10.000 ASL y se observaba a simple vista de forma ovoidal que reflejaba la luz solar.



Dibujo proporcionado por Rodrigo Bravo.

LAN 045

Fecha: 01 de Junio de 1988

Hora aproximada: 20:00 horas

Localización: Región de Los Lagos

Meteorología: Sin información

Estación del año: Otoño

Testigos: Tripulación de vuelo LAN

Descripción: Una aeronave de la empresa LAN que efectuaba un vuelo doméstico desde el Aeródromo Maquehue de Temuco al Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, Región de Los Lagos, mientras se encontraba en aproximación a El Tepual, consulta al controlador de tránsito aéreo por un tráfico aéreo frente a él "tengo un avión, ¿tengo un avión acá al frente señor!".

El controlador de tránsito aéreo ve este objeto y lo define como una luz amarilla con destellos rojos, al ser consultado si tuvo información de un vuelo en la zona su respuesta fue negativa. Este tráfico nunca fue detectado en el radar del controlador, sólo fue posible observarlo.

Al tener este tráfico desconocido frente a su aeronave, el piloto del LAN 045 declara que debió realizar un viraje a la izquierda con el fin de evitar una colisión, para él "...el objeto se acercaba bastante rápido, muy rápido, tenía una luz brillante, muy brillante, como una luz de aterrizaje". Al ser consultado por la distancia de la luz con su aeronave, calcula que se encontró a dos millas del LAN 045.

Luego del viraje, el piloto y el controlador de tránsito aéreo afirmaron que la luz se desplazó al Oeste y posteriormente no lo vieron más.

Imágenes: No existen imágenes.

Conclusión: Sin conclusión. El CEFAA no estudió este caso por cuanto en la fecha mencionada aún no había sido creado.

SATÉLITE GOES

Fecha: 17 de julio 1992

Hora aproximada: 14:45 horas

Meteorología: Sin información

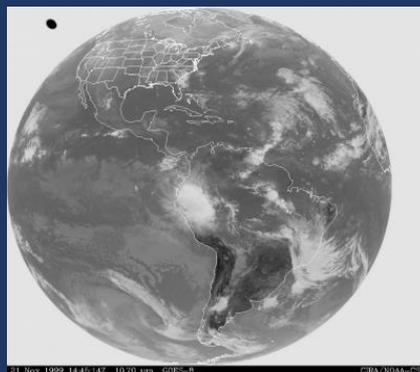
Estación del año: Invierno

Testigos: Transmitido por televisión.

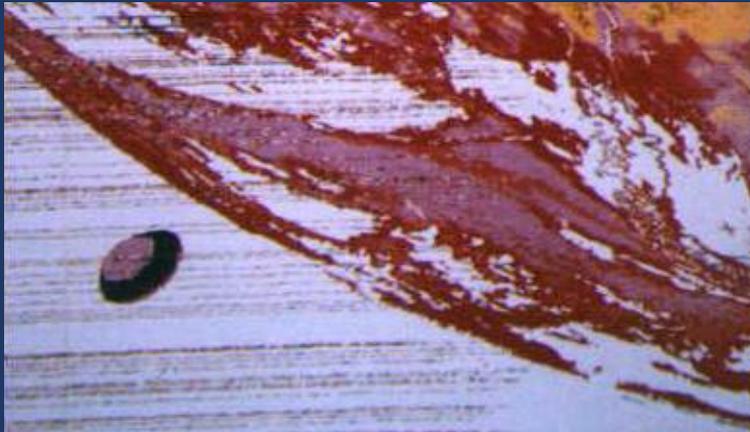
Descripción: El martes 26 de enero de 1999, los espectadores de un programa de televisión en Chile, transmitido por el canal de la Universidad Católica de Chile, fueron sorprendidos con la emisión de un vídeo del Satélite Geoestacionario Operacional Ambiental 7, Goes-7.

El programa de satélites GOES fue desarrollado por el National Weather Service de la National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA, para el envío de datos de imágenes que provean una corriente de información ambiental para el soporte del pronóstico del tiempo, el seguimiento de tormentas e investigación meteorológica. El primer Goes fue lanzado en 1947.

En la transmisión por televisión chilena, era posible observar imágenes proporcionadas por el satélite Goes-7 en Julio de 1992, las cuales fueron capturadas por el Servicio Aéreo Fotométrico, una empresa nacional. En tales imágenes se podía divisar un objeto con forma de disco, de un diámetro aproximado de 400 kilómetros, sobre el Océano Pacífico, al frente a la costa de la Región de Antofagasta, en Chile.



Fotografía tomada por el Goes-8 en Noviembre de 1999.



Fotografía exhibida en televisión, fue tomada en Julio de 1992 por el Goes-7.

Imágenes: Existen imágenes oficiales de NOAA.

Conclusión: Estas imágenes fueron entregadas al CEFAA por meteorólogos de la época, sin embargo, el Comité estimó que estas fotografías no eran materia de ámbito de estudio de nuestra organización, circunscrito por Resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil N° 01599, de fecha 3 de Octubre de 1997, en la cual declara que el CEFAA estará encargado de recopilar, estudiar, analizar y clasificar reportes dentro del espacio aéreo nacional

Consultado el NOAA, apuntaron a que en estas imágenes lo que aparece a un costado del planeta Tierra es la Luna.

ECO-INCA

Fecha: 02 de abril de 1997

Hora aproximada: 23:34 UTC

Localización: Región de Arica y Parinacota

Meteorología: Sin información

Estación del año: Otoño

Testigos: Tripulación de vuelo

Descripción: La noche del 02 de abril de 1997 la Torre de Control del Aeropuerto Chacalluta recibe una gran cantidad de llamadas telefónicas, dando cuenta que desde la ciudad se ha estado contemplando un objeto luminoso no identificado, evolucionando en diferentes direcciones.

Una aeronave del Ejército, que en ese momento estaba realizando vuelos de instrucción nocturnos, es consultada si ha advertido algo extraño. El piloto al mando responde que ha estado observando una luz, como un foco de ciudad, con desplazamientos de norte a sur y viceversa, a una increíble velocidad.

La aeronave militar realizaba práctica de aproximaciones instrumentales al Aeropuerto Chacalluta, ciudad de Arica, Región de Arica y Parinacota, cuando la torre de control le consulta si tiene a la vista algo extraño en las inmediaciones de Arica, esto último debido a distintos reportes de observadores de la ciudad.

Imágenes: No existen imágenes.

Conclusión: Este caso corresponde a una información histórica, que, por la fecha del suceso, no logró ser estudiada por el CEFAA.

Se adjunta recorte de diario La Estrella de Arica.

En comunicado de la Dirección de Aeronáutica Civil de Chile

Se confirmó avistamiento de ovni en Arica

Se confirmó el avistamiento de un objeto volador no identificado (ovni), que tuvo lugar en horas de la madrugada del 30 de Marzo y que fue presenciado por personal de la torre de control del aeropuerto internacional Chacalluta.

El fenómeno fue aclarado por el propio jefe del terminal aéreo, Julio Schnettler, quien indicó que él vio un solo objeto y no varios.

"Lo presencié desde la costanera, pues me avisaron desde el terminal aéreo", expresó.

Además indicó, que vio un ovni detenido frente al Morro de Arica, en dirección al mar y se mantuvo suspendido en el cielo por espacio de dos horas. Estaba detenido a una altura de 10.000 ó 15.000 pies y no tenía forma definida, emitía luces de color azul, rojo, verde y amarillo.

"No hay parámetros para definir la altura o la distancia a la que se encontraba el ovni. Lo observé por una hora y luego desapareció velozmente. Nuestra torre de control no pudo detectarlo, pero sí fue observado por el controlador de tur-

no, quien hizo contacto con la Aeronáutica de Perú y Santiago, quienes confirmaron que no había ningún aterrizaje anunciado en la hora en que apareció el ovni", aclaró por último Julio Schnettler.

NUEVO AVISTAMIENTO

Se conoció a través de un comunicado de prensa de Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, que el fenómeno se repitió el lunes 31 de marzo, a las 0.30 horas, a pesar que a la hora del avistamiento no había tráfico aéreo reportado en ese sector.

CONFIRMADO

En dicho comunicado se confirmó ayer la aparición de un objeto volador no identificado en la ciudad de Arica en la madrugada del 30 de marzo, como lo informara personal del aeropuerto de Chacalluta.

"Ante la informaciones periodísticas relacionadas con el avistamiento de una escuadrilla de comis en la

ciudad de Arica, la Dirección de Aeronáutica Civil afirma que efectivamente personal del aeropuerto de Chacalluta, al igual que gran parte de la población de Arica, avistó en la madrugada del día 30 un objeto luminoso estático, aproximadamente entre las 1:00 y las 2:00 horas local". Agrega que se le consultó a una aeronave en vuelo de Buenos Aires a Lima, por una de las rutas oceánicas establecidas, que pasa a 200 millas náuticas de Arica si observaba el fenómeno, siendo su respuesta negativa. El objeto tampoco fue detectado por el radar que sirve en el extremo norte de Arica", señaló el comunicado oficial.

El hecho ha causado



¡CAMBIESE!

- Servicio técnico vehicular en general
- Analizador de cuatro gases
- Scanner

Concesionario integral de:
HYUNDAI • VOLKSWAGEN • SUBARU
Buzquedano 999 - Fono 251121 - Fax 251409

REINCO S.A.

expectación en Arica, ya que el objeto fue observado por varias personas que lo avistaron en la madrugada del domingo pasado, algunos de ellos indicaron el ovni, fue visto en dirección al mar, incluso un joven llamó a la sala de redacción de este diario informando sobre el avistamiento de un objeto raro.



La torre de control de Chacalluta desde donde se observó el ovni.

Aló Doctor



TRAUMATOLOGIA Y ORTOPEDIA
ADULTOS Y NIÑOS
CONSULTA DE 18:00 A 20:00 HRS.
URGENCIAS TODOS LOS DIAS DEL AÑO
DE 10:00 A 23:00 HRS.
AVDA. 18 DE SEPTIEMBRE 1075
FONO 230430



KINESIOLOGIA

Atiende las áreas de Traumatología, Respiratorio, Neurología, Cicatrices Patológicas y Programas Especiales

- Modernos equipos y gimnasio.

Kinesiólogo Lorena Bález Troncoso
Kinesiólogo Ingrid Fernández Carvajal

Pedro Aguirre Cerda 846 F: 252259 Arica

SERVICIO DE ENFERMERIA DOMICILIARIA

BERTA PEREZ - ENA FLORES

- CURACIONES - INYECCIONES - SUEROS - GLUCEMIA Y COLESTEROL AL MINUTO - LAVADOS DE OIDOS
- CUIDADOS DE ENFERMOS - BABY SITTER.
- TODO TRATAMIENTO SE EFECTUA POR PRESCRIPCIÓN MEDICA.
- VENTA Y ARRENDOS: CATRES CLINICOS, BOLSAS DE COLOSTOMIA, SILLAS DE RUEDAS, COLCHON ANTIESCARA Y OTROS.

COLON 111-113 FONOS / FAX 256506

EMBARAZO

TALLER PARA EL PARTO SIN TEMOR

- Sesiones Grupales • Ejercicios de Relajación • Sesiones para la Pareja
- Ejercicios de Preparación IMPARTIDO POR MATRONAS

CONSULTAS FONOS 253357 • 257559

PARA PUBLICAR EN ESTA SECCION SOLICITE SU AGENTE A LOS FONDOS: 252862 - 232379

LA ESTRELLA DE ARICA

2 de abril de 1997

PAIHUANO

Fecha: 7 de octubre de 1998

Hora aproximada: 16:00 PM

Localización: IV Región

Meteorología: Sin información

Estación del año: Primavera

Testigos: No individualizados

Descripción: El miércoles 7 de octubre de 1998, cerca de las 16.00 varios lugareños – que no han sido individualizados- habrían observado lo que denominaron como un objeto volador no identificado, de color plateado, que se habría estrellado en una de las laderas del cerro Las Mollacas.

Según un relato publicado por el diario El Día de La Serena, el objeto se habría partido en dos, quedando una parte en la cima mientras la otra caía unos pocos metros más abajo. “El objeto era algo muy parecido a un disco metálico, que irradiaba por el sol un brillo metálico muy intenso. Nunca en mi vida había presenciado algo tan extraño. Por supuesto no fui el único que lo vio. Mucha gente también presenció lo mismo”, relató en su momento Raúl Flores, un vecino cuya casa estaba enclavada a los pies mismos del cerro señalado.

La misma fuente informó que se habrían producido cortes en las transmisiones de radio y televisión sin que éstas pudieran haberse confirmado.

Por su parte, el diario El Mercurio fechado el 12 de octubre de ese año, informó que una patrulla de Carabineros del retén local subió al cerro Las Mollacas para verificar la existencia de restos que los lugareños aseguraban haber observado.

Los Carabineros en su informe señalaron que lo único que encontraron en el lugar fueron dos grandes rocas de color blanco que a ciertas horas del día destellaban un brillo al reflejar la luz del sol.

Imágenes: No hay imágenes.

Conclusión: El CEFAA no investigó el fenómeno porque ninguna persona efectuó un reporte responsable de lo que supuestamente observaron.

Se presume que lo que habrían visto los lugareños serían restos de meteoros conocidos como lluvia de Dracónidas.

Se indica que las partículas de hasta 10 milímetros de diámetro y una masa de medio gramo ingresarían a una velocidad de 72 kilómetros por segundo (260.000 kilómetros por hora).

Las Dracónidas deben su nombre a la constelación Draco, el Dragón, y se crean cuando nuestro planeta pasa a través de los restos de polvo que dejó el cometa 21P / Giacobini-Zinner.

Cada 6,6 años, el cometa Giacobini-Zinner circula por el sistema solar interior. Con cada visita, va dejando un delgado filamento de polvo que, con el paso del tiempo, ha formado una red de filamentos por la cual la Tierra transita cada año, a principios del mes de octubre.

Se han observado que la hora en la cual se produce un aumento de ingreso de estos restos es entre el mediodía y las cuatro de la tarde. Los astrónomos han asegurado que algunas lluvias de meteoros -que han sido relativamente intensas- sucedieron los años 1985 y 1998.

CITATION

Fecha: 27 de Marzo del 2000

Hora aproximada: 18:00 horas

Localización: Región Libertador Bernardo O'Higgins

Meteorología: Sin información

Estación del año: Otoño

Testigos: Tripulación de vuelo

Descripción: La tripulación de la aeronave Cessna 550-Citation II de la Brigada de Aviación del Ejército de Chile, con plan de vuelo desde Arica, actual Región de Arica y Parinacota a Rancagua, Región del Libertador Bernardo O'Higgins reporta un avistamiento.

A la altura de Angostura recibe información del Centro de Control de Área de dos tráficos en la zona. La tripulación observa el primer tráfico, con rumbo norte, desplazándose en la vertical a la Cordillera de Los Andes, para luego perderse rápidamente de vista.



Boceto original del reporte entregado al CEFAA.

Toman contacto visual con el segundo tráfico, en instantes en que se disponían al descenso de la aeronave al Aeródromo La Independencia de Rancagua, el objeto realiza un viraje ascendente con rumbo norte, quedando a la misma altitud del Citation II.

Describen al objeto como un puro de forma alargada, de color plumizo, pero sin sus contornos definidos, similar a una nube lenticular paralela a la superficie y que los acompañó en vuelo durante dos minutos.

Imágenes: Sin imágenes.

Conclusión: Se calificó como un objeto volador no identificado por el hecho de ser detectado por el radar de Santiago, sus movimientos, velocidades, estructura y formas señaladas por los pilotos. Lo anterior deja en manifiesto que no se trataba de una aeronave convencional.

CITATION IV

Fecha: 14 de diciembre de 2001.

Hora aproximada: 03:15 (HL de Chile), 06:15 (UTC).

Localización: 300 km sobre el océano Pacífico, 150 MN al sur del Punto de Control ILMAR (14°16' 28,92" S, 76°30' 47,88" W) a la cuadra de Arequipa, Perú.

Meteorología: Atmósfera despejada, con estratos hacia el Oeste. Sin presencia lunar.

Estación del año: Verano.

Testigos: Tripulación y pasajeros.

Descripción: La aeronave volaba de noche desde el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (SPJC), hacia territorio chileno. Seguía la Ruta ATS UL302 a 37.000 pies de altitud y 500 nudos. Estando a la cuadra de Arequipa, el copiloto dio cuenta de la presencia de tres luces que venía observando desde unas 80 MN (aproximadamente 9 minutos).

- El piloto declaró que, por venir en el lado izquierdo de la cabina, no pudo ver nada de lo ocurrido.
- El copiloto describió a los fenómenos anómalos como tres puntos de luz de color blanco, que parecían estar en formación de un triángulo equilátero situado frente a su aeronave, muy debajo de su nivel de vuelo y al oeste de su ruta. Los asimiló a objetos estáticos, ubicados sobre el mar y con iluminación de gran intensidad. Informó que, al acercarse a los puntos luminosos, las luces aumentaron su intensidad, percibiéndolas de tonalidades verdosas. Agregó que, por un momento, parecieron iluminar un estrato de nubes que se encontraba al oeste de ellas. También indicó que si bien de acuerdo a su experiencia de vuelo previa sobre la zona, se trató de barcos, posiblemente en faenas de pesca, le llamó la atención lo notorio de sus luces.
- Un alto oficial de la Fuerza Aérea de Chile informó que vio tres objetos rectangulares de coloración verde, en formación triangular, desplazándose en forma rectilínea, sin alterar su formación y trayectoria.

Estimó que su velocidad fue inferior a 100 nudos y que volaban sobre una capa de estratos. Indicó que, toda la visualización duró 15 minutos, durante los cuales los fenómenos anómalos aparecieron desde el Noreste de su posición y desaparecieron al Noroeste.

- Un pasajero las describió como aparatos con luces muy intensas, de forma rectangular y coloración verde claro con centro blanco. Señaló que le dio la impresión que se desplazaban hacia el sur y que toda la visualización duró 7 minutos. Calculó que se hallaban a 10.000 pies de altitud. Indicó que por un momento las luces iluminaron una capa de estratos que se encontraba de 20 a 25 MN al oeste de ellas. Agregó que las interpretó como tres luces independientes que mantuvieron sus posiciones relativas entre ellas. Finalmente informó que, aunque giraron en 90° hacia el oeste para verlas mejor, las perdieron de vista.

No existieron registros de radar ni terrestre de otra aeronave. Tampoco se alteró el funcionamiento de los equipos de abordo.

Imágenes: Se cuenta con cuatro fotografías y la ilustración de un testigo.

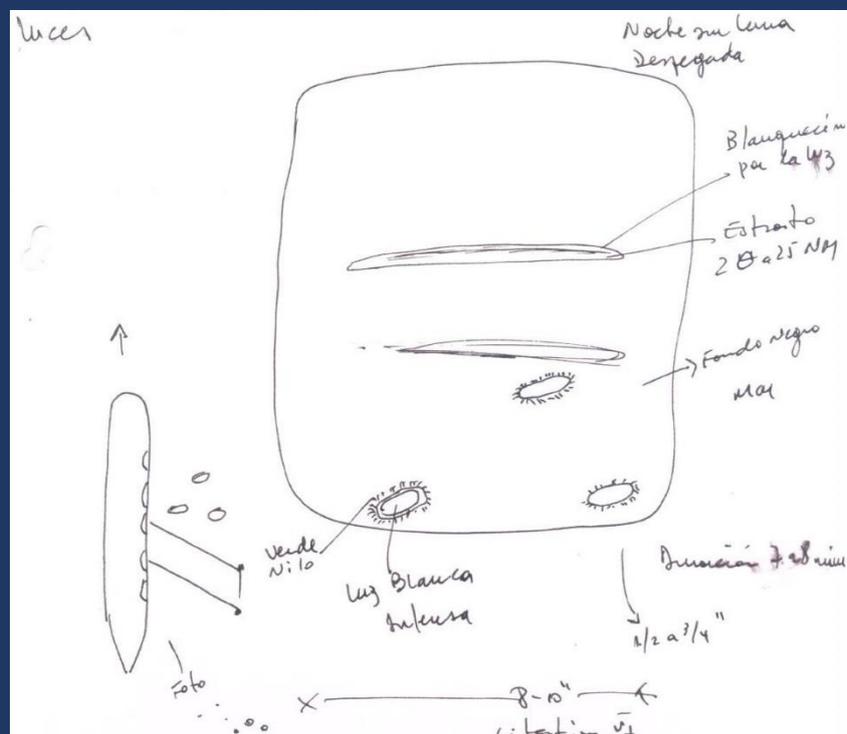


Ilustración 1. Esquema confeccionado por un tripulante



Figura 1. Caso 99 14122001



Figura 2. Caso 99 14122001



Figura 3. Caso 99 14122001



Figura 4. Caso 99 14122001

Conclusión: La información disponible no permitió definir el origen del fenómeno anómalo reportado.

SKY

Fecha: 14 de noviembre de 2003

Hora aproximada: 21:28 (HL), 0:28 UTC del 15 de noviembre de 2003.

Localización: Noroeste del Aeródromo Andrés Sabella (SCFA), Antofagasta, II Región. A la cuadra del Punto de Recorrido (WPT) REBOL (21° 55' 15" S, 70° 18' 36" W).

Meteorología: Visibilidad de condiciones CAVOK, viento en calma.

Estación del año: Verano.

Testigos: Tripulación de la aeronave.

Descripción: A poco de despegar desde el Aeródromo Andrés Sabella de Antofagasta (SCFA), el vuelo SKY 174 realizado por una aeronave Boeing 737-200 iniciaba viaje al Aeródromo Diego Aracena de Iquique (SCDA). Próxima a alcanzar el radial 240°, se encontraba al mando del copiloto en vuelo IFR, a 5 MN. Se desplazaba entre 4.800 y 5.000 pies de altitud.

Después de apagar los focos de aterrizaje, la tripulación enfrentó a uno o varios objetos que se desplazaban en sentido contrario. Los pudieron percibir cuando estaban aproximadamente a 50 metros de su cabina, pasando muy cerca de ella, desde el Noreste al Sureste de su posición.

- El piloto describió lo visto como tres esferas independientes, del mismo tamaño y cuyas dimensiones asimiló a pelotas de fútbol (22 a 23 centímetros de diámetro). Inicialmente, reportó que se disponían en forma triangular y que fueron de apariencia blanca incandescente. Posteriormente agregó que, si bien sus contornos eran definidos y no mostraron algún halo, no estaba seguro de si tenían la coloración del acero inoxidable o si las había percibido blancas por reflejar las luces de la aeronave.

Informó que se aproximaron por el exterior del lado izquierdo de la cabina y que consideró que habían pasado aproximadamente a un metro del parabrisas. Agregó que se había agachado por considerar que una de las esferas se dirigía hacia él.

Aun cuando no interpretó que lo visto fueran aves, consultó al ACC si existía algún informe de su presencia de aves, la respuesta fue negativa.

- El copiloto reportó que, estando al mando del despegue, observó una masa oscura de formas triangular que se aproximó rápidamente en ángulo de colisión con la aeronave, por lo que viró a su derecha para esquivarla.

En su reporte inicial, describió al fenómeno como tres esferas que formaban un triángulo con la apariencia gris acerado y que enfrentaron a la aeronave por el morro (Ilustración 1). En mayo de 2004, no mencionó ningún detalle de esta figura y señaló que mantuvo a la vista al fenómeno desde el primer momento y hasta que desapareció de su vista, por la izquierda del avión.

No existió señal de radar de abordó ni activación del sistema CAT/TAC. Sin embargo, inicialmente no existió acuerdo en la tripulación en si había existido un funcionamiento anormal de los instrumentos de vuelo. En las entrevistas de la investigación realizadas en mayo de 2004, indicaron que el incidente no había afectado a los instrumentos.

Imágenes: Se cuenta con una ilustración del copiloto.

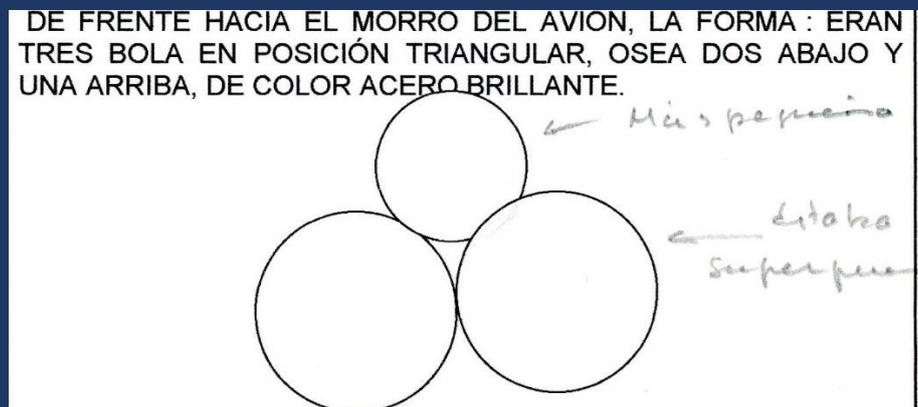


Ilustración 2. Esquema reportado por el copiloto.

Conclusión: La información disponible no permitió definir el origen del fenómeno anómalo reportado. Pendiente.

ALFA - PELÍCANO

Fecha: 24 de Junio de 2010

Hora aproximada: 20:10 horas

Localización: Región de Antofagasta, Región Metropolitana

Meteorología: Cielo CAVOK⁵

Estación del año: Invierno

Testigos: Tripulaciones de tres aeronaves

Descripción: El Centro de Control de Área de Santiago (ACCS), recibe un llamado del vuelo 521 de la aerolínea PAL, una aeronave modelo Boeing 737, que había despegado desde Antofagasta con rumbo a Santiago. El comandante de este avión, notifica al Centro de Control de Área de Santiago, que un tráfico había cruzado su trayectoria a una alta velocidad de oeste a este, a 4 mil pies más arriba de su nivel de vuelo de 35 mil pies.

Al mismo instante, el Centro de Control de Área de Santiago toma contacto con una aeronave de la compañía SKY, donde su tripulación reporta cerca del Aeropuerto Arturo Merino Benítez un veloz y luminoso objeto ovalado que cruzó sobre ellos a 35 mil pies.

Simultáneamente, una aeronave Alfa Pelicano, de la Armada de Chile, se encontraba volando con rumbo sur a 85 NM al norte del radiofaro de Tongoy, a nivel de vuelo 100, da cuenta de una luz blanca que se desplazaba a gran velocidad en sentido contrario, para luego cruzar su trayectoria de Weste a Este, pero a un nivel inferior de vuelo a 10 mil pies de altura.

Imágenes: Sin imágenes.

Conclusión: Por normativa, ninguna aeronave puede volar por una aerovía inferior a 10 mil pies. Tras entrevistar a los pilotos y un controlador de tránsito

⁵ **CAVOK:** Del inglés *Ceiling and Visibility OK*, sirve para indicar condiciones meteorológicas favorables en los informes aeronáuticos METAR. Se cifra de este modo cuando se cumplen simultáneamente las siguientes condiciones: visibilidad de 10 km o más y no se verifican los criterios para la inclusión del grupo de visibilidad mínima; ninguna nube por debajo de 1500 metros (5000 pies) o por debajo de la mayor altitud mínima del sector (de estas dos la que sea mayor) y ausencia de cumulonimbos (CB) y de torrecúmulos (TCU); y ningún fenómeno de tiempo significativo.

aéreo se llegó a la conclusión de que se estuvo frente a un fenómeno sin explicación.

CASO COPA 438

Fecha: 17 de abril de 2010.

Hora aproximada: 04:07 (HL), 08:07 UTC.

Localización: 50 MN al Oeste del Punto de Recorrido (WPT) SULNA (27° 46' 43" S, 73° 20' 21" W).

Meteorología: Información no disponible.

Estación del año: Otoño.

Testigos: Tripulación.

Descripción: En vuelo desde el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCEL) al Aeropuerto Internacional de Tocumen (MPTO) de Panamá, el piloto del vuelo CMP 348 de Copa Airlines, notificó la presencia de 30 a 35 luces que consideró no se encontraban en la superficie. Consultó al ACC Oceánico si se tenía conocimiento de barcos pesqueros, se le respondió que no se tenía esa información.

Al momento de su contacto radial, el vuelo CMP438 se encontraba al Norte del VOR/DME TOY (30° 16' 35" S, 71° 28' 25" W), a 312 NM de Ventanas y 1.128 NM de la costa.

Imágenes: No se contó con imágenes.

Conclusión: La información disponible no permitió definir el origen del fenómeno anómalo reportado.

CASO BANDERA

Fecha: 17 de septiembre de 2010

Hora aproximada: 08:21 A.M.

Meteorología: Cirrus a 7.500 metros, temperatura 8,1°C, punto de rocío 5,5°C

Estación del año: Invierno

Testigos: Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile

Descripción: Durante la mañana del 17 de septiembre de 2010 y durante la celebración del bicentenario de Chile, la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones de la Fuerza Aérea de Chile pasó rindiendo honores sobre el Palacio de Gobierno en momentos que se realizaba el izamiento del pabellón nacional en la explanada de la Plaza de la Ciudadanía, en Santiago.

Para registrar aquel histórico momento, fotógrafos del Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea realizaron una serie de tomas desde el techo del Ministerio de Defensa, en calle Zenteno.

Las fotografías fueron enviadas al CEFAA por ese Departamento para ser analizadas luego de que al traspasarlas al computador observaron algo anómalo alrededor de las aeronaves.

La Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones volaba en sus aviones acrobáticos monomotor a hélice en formación cerrada, a nivel, hacia el sur a una altura de 3.500 pies sobre la ciudad. Todos los integrantes de esta escuadrilla activaron sus trazas de humo de tonalidades blanco, azul y rojo justo antes de llegar al Palacio de la Moneda; ninguno de los pilotos recuerda haber notado alguna desviación de la brújula magnética o cualquier otra anomalía electromagnética en sus instrumentos durante aquella parte del vuelo.

Las fotografías fueron tomadas con una cámara Nikon D-300 con un lente de largo focal de entre 18 y 22 mm (F/13), cada exposición fue de 1/125 segundos equivalente a velocidad ISO 200 con 4288 pixeles de ancho por 2848 pixeles de alto y una resolución de 300 pixeles por pulgada.

Imágenes: Se recibieron doce fotografías a color de alta resolución por parte del Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile.

Conclusión: Se solicitó un análisis de estas imágenes al Centro Nacional de Reportes de Fenómenos Aéreos Anómalos, NARCAP, organización de los Estados Unidos que a través del Dr. Richard F. Haines realizó un detallado informe al CEFAA.

Este fortuito fenómeno fue calificado como un Fenómeno Aéreo Anómalo, FANI, teniendo como antecedentes que tras el análisis fotográfico se descubrió que: (1) La forma del FANI variaba de foto a foto, pero permanecía aproximadamente del mismo tamaño. Las fotografías tienen 1 segundo de diferencia. (2) En por lo menos cuatro fotos, el FANI tenía una forma relativamente simétrica que podría ser descrita como la parte superior de una esfera rodeada por un denso anillo similar al del planeta Saturno. (3) Durante un periodo cercano a los once segundos el FANI se movió por el cielo hacia el Oeste en aproximadamente veinte grados de arco y también hacia arriba a una distancia indeterminada ya que, ni distancia ni tamaño del FANI fueron conocidos. (4) Un despliegue de la luminosidad reveló un halo ligeramente coloreado a su alrededor que puede representar calor irradiando y elevándose desde el núcleo del FANI.

Se deja por sentado que este FANI puede haber sido plasma concentrado cuyo nivel de energía fue suficiente para ionizar gases en la atmósfera y producir varias tonalidades hacia el blanco.

A continuación, parte de las fotografías recepcionadas por el CEFAA:





DAP 21 - 21

Fecha: 3 de marzo de 2011

Hora aproximada: Alrededor de las 10:15 (HL)

Localización: Cerro Mirador, Punta Arenas, XII región (53° 09' 18" S, 71° 03' 39" W).

Meteorología: Para la jornada del 3 de marzo existió visibilidad superior a 7 km, con vientos W-N que, en superficie, fueron aumentando de intensidad hasta alcanzar 30 nudos, con rachas por sobre 40 nudos. Existió una cobertura nubosa compacta en torno a 9.000 pies, que se disipó hacia el mediodía, manteniéndose una cobertura discontinua de 900 a 1.200 pies de altitud. No se contó con información de las condiciones de viento en altura.

Estación del año: Verano.

Testigos: Personal DGAC, piloto del bimotor CC-CLV, vuelo DAP12.

Descripción: El piloto de la empresa aérea regional Aerovías DAP, en el bimotor Cessna matrícula CC-CLV, que efectuaba las maniobras de despegue del vuelo DAP12 desde el Aeropuerto Internacional Carlos Ibáñez del Campo (SCCI) hacia el Aeródromo Capitán Fuentes Martínez (SCFM), informó a la Torre de Control ver un objeto no identificado, con forma de nube lenticular y coloración opaca, en las cercanías del Cerro Mirador al Oeste de Punta Arenas.

Preguntó al personal presente en la Torre de Control si existía un tráfico aéreo para esa zona. La respuesta de quien se encontraba de turno fue negativa. Luego, el piloto consultó al Centro de Control de Área de Punta Arenas (ACC Punta Arenas) quienes le informaron que no existía ningún contacto de radar en esa zona.

A las 12:10 (HL) y habiendo despegado y en ruta a Porvenir, el piloto informó ver lo que calificó como "objeto no identificado" en las cercanías del Aeródromo y solicitó a la Controladora de Tránsito Aéreo de turno en la Torre de Control (ATCO) de SCFM que verificara lo notificado. La ATCO no pudo ver nada anormal y lo informó. Posteriormente, indicó que no existían aeronaves en las inmediaciones de SCFM. No se consignó ningún registro en el libro de novedades del aeródromo Capitán Fuentes Martínez.

La distancia en línea recta existente entre las pistas del Aeropuerto de Punta Arenas y el cerro Mirador es cercana a los 21 km. La separación entre la Torre de Control del Aeródromo de Porvenir y el cerro Mirador es de aproximadamente 50 km.

Existe una grabación de audio posterior a los sucesos que configuraron el caso del vuelo DAP12. De acuerdo a ella, el ACC Punta Arenas informó al vuelo DAP21, proveniente de Puerto Williams, de un tráfico desconocido a 4 millas de su posición. Indicó que se encontraba entre Porvenir y Punta Arenas, a una altitud desconocida y desplazamiento lento y errático. El Controlador de Tránsito Aéreo que informó esto, reportó que indicó lo anterior pues interpretó que la presencia de una traza fugaz en la pantalla del radar primario no correspondería a un fenómeno meteorológico. El piloto del vuelo DAP21 no tuvo contacto visual ni indicó si existía alguna señal de radar meteorológico de la aeronave.

No existe una prueba que indique que este incidente sea una continuación del relato que constituyó el caso del vuelo DAP12.

Imágenes: No hay.

Conclusión: La información disponible asociada al caso del vuelo DAP 12 solamente constituye una narración del piloto, no confirmado por el testimonio de los protagonistas que menciona. El relato de este caso no permitió definir plenamente que el origen del fenómeno aéreo reportado fuera un objeto de origen no natural.

Finalmente, la información disponible asociada al vuelo DAP 12, no permitió concluir que existiera la presencia de algún otro objeto que las aeronaves que circulaban en ese momento y los relacionados a la meteorología del momento. Inexplicado.



C-212

Fecha: 21 de marzo de 2012.

Hora aproximada: En torno a 01:00 UTC.

Meteorología: Atmósfera despejada, con visibilidad mayor a 15 millas (MN).

Estación del año: Verano.

Testigos: Mayor piloto, Teniente copiloto, CB 2°

Descripción: En la noche del 20 al 21 de marzo de 2012, el avión Casa matrícula E-231 de la Brigada de Aviación del Ejército (BAVE) operó desde el aeródromo Desierto de Atacama de Calama (SCAT) efectuando dos vuelos de lanzamiento de paracaidistas sobre la pista del aeródromo de Chamonate (SCHA). En el último vuelo, la tripulación avistó un fenómeno aéreo luminoso que no pudieron identificar. Todo el incidente duró aproximadamente 7 minutos.

- El piloto informó que al terminar un ascenso hasta los 11.000 pies y en rumbo 270 hacia SCHA, la tripulación observó una luz sobre la vertical del aeródromo SCAT. En instantes, esta luz aumentó de dos a tres veces su tamaño aparente, dando la impresión de ser una luz de aterrizaje muy potente, por lo que asumieron se trataba de un tráfico aéreo en el sentido contrario al vuelo de su nave. A las 01:05 UTC consultan al Centro de Control de Área Santiago (ACC Santiago) si existía algún tráfico aéreo controlado, confirmándoseles que no registraban ninguno.

Posteriormente, el piloto indicó que luego de unos instantes, la luz cambió de coloración de blanco a rojo y naranja y de tamaño con pulsaciones. Luego, indicó que tras un giro en 360°, propio de la maniobra de lanzamiento de paracaidistas, la luz se había desplazado desde SCAT hasta ubicarse sobre la vertical del aeródromo de Caldera (SCCL), y bajando hasta 8.000 pies de altitud. No había alterado su tamaño, pero varió su coloración de rojo anaranjado a completamente blanco, para luego desaparecer completamente.

- El copiloto reportó que al encontrarse sobre SCHA, terminando una maniobra de ascenso y habiendo nivelado la aeronave a 11.000 o 12.000 pies y rumbo 270°, el piloto notó una luz ubicada frente al avión.

En un primer momento pensaron que se trataba de las luces de aterrizaje de otra nave, sin embargo, la luz cambia de coloración de blanco a rojo, por lo que llaman al Ad Desierto (SCAT) que confirma que no existen tráficos en esa zona. La luz se desplaza desde las inmediaciones de SCAT hasta las proximidades de Caldera.

- El mecánico tripulante se encontraba sentado en la cabina de mando un detrás y en medio de las posiciones del piloto y copiloto de la aeronave. Esta posición le permitió tener a la vista al fenómeno reportado. Indicó que el avistamiento ocurrió encontrándose a 13.000 pies, sobre la vertical de SCHA. Describió lo visto como un círculo central con dos pequeñas esferas a los costados.

No existieron registros de radar ni terrestre ni de la aeronave. Tampoco se alteró el funcionamiento de los equipos de abordó.

Imágenes: Se cuenta con esquemas dibujados por los tripulantes.

Conclusión: La información disponible asociada al caso, no permitió definir el origen del fenómeno aéreo reportado.

CASO ACADEMIA DE GUERRA AÉREA

Fecha: 03 de Septiembre de 2012

Hora aproximada: 19:45 horas

Localización: Región Metropolitana

Meteorología: Nubosidad cubierto a 1200 M, neblina, visibilidad a 5000 M.

Estación del año: Invierno

Testigos: Tres personas.

Descripción: Una ambulancia del Hospital de la Fuerza Aérea de Chile; ingresa al patio de la Academia de Guerra Aérea, Región Metropolitana de Santiago, a cargar combustible al vehículo institucional; en la bomba de combustible, observan hacia el este, cinco luces rojas en formación, las luces detuvieron su vuelo en el límite oriente de la AGA, a una altura de 50 metros en forma vertical.

Mientras el Sargento en servicio va a dar aviso del acontecimiento, los otros dos testigos graban con sus teléfonos celulares el fenómeno. Desde el costado sur del edificio observaron que las luces comienzan a hacer maniobras, en un comienzo formando un triángulo y posteriormente un círculo, finalmente las luces ascienden al noreste, apagándose, todo sucedió en aproximadamente 5 minutos.

El Sargento en servicio afirma haber visto, en un lapso muy breve, un objeto metálico en forma de proa de submarino, la cual no pudo ser acreditado por filmaciones, ni por los otros dos testigos.

Se realizaron diversas entrevistas a los testigos y personal que se encontraba en servicio la noche del 03 de Septiembre del 2012, se realizó pericia de los videos por la Policía de Investigaciones de Chile y se solicitó informe de los tráfico aéreos reportados en la zona al Aeródromo de Tobalaba, en Santiago.

Imágenes: Vídeos grabados con teléfono celular.

Conclusión: La conclusión final del Comité reunido en pleno, es que los tres testigos del hecho acontecido el 03 de Septiembre del año 2012 en la Academia de Guerra Aérea, presenciaron un “Fenómeno Lumínico Anómalo”

que alteró su conducta normal. Se estima que no existen suficientes pruebas científicas para decir que se trata de un “Fenómeno Aéreo Anómalo”. El Comité opina que podría tratarse de un Fenómeno Terrestre y hasta que no se obtengan suficientes pruebas científicas el caso sigue abierto.

Dibujo de imágenes según relato de los testigos entrevistados:



CASO LIVOR

Fecha: 07 de mayo de 2018.

Hora aproximada: Entre las 04:50 y las 05:33 (HL).

Localización: 20 a 30 millas náuticas al Oeste del Punto de Notificación LIVOR (24° 15' 51" S, 74° 29' W) en la Ruta ATS UL780.

Meteorología: No está disponible.

Estación del año: Otoño.

Testigos: Tripulaciones de los vuelos LAN501, LAN577, LAN639, LPE2473 y CMP174.

Descripción: En la primera quincena de mayo de 2018, el Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC hace llegar la información de una Contingencia de vuelo que les reportó el CCA Oceánico, calificada como "Avistamiento OVNI sector Elasa/Livor". No existían NOTAM vigentes para el sector.

De acuerdo a lo informado, varias naves avistaron tráficos desconocidos hacia el Oeste de la ruta aérea, aproximadamente a 2.000 pies bajo ellas.

Los fenómenos descritos no estaban en conocimiento del ACC ni se presentaron en radar, pero significaron comunicaciones radiales entre las naves y el ACC que transcurrieron entre las 04:50 y las 05:33 hora local (HL). Sus tripulaciones mostraron curiosidad por las luces, notificándolas en forma calmada y sin signos de nerviosismo.

De acuerdo a lo informado por el Jefe del ACC Santiago, al momento del incidente, existieron ocho tripulaciones que pudieron notificar la presencia del fenómeno anómalo: LAN501, LAN503, LAN 577, LAN639, LPE2473, AVA097, AAL997 y CMP174. De ellas, solamente cinco reportaron desde diferentes ubicaciones geográficas y desplazándose por distintas aerovías: LAN639 y LPE2473 en la aerovía UL302; LAN577, LAN501 y CMP174 en la aerovía UT780.

- La situación se inició a las 04:50 (HL), cuando el piloto del LAN639, en aerovía UL302, con rumbo Sur y nivelado a FL370. Consultó al Control

Oceánico si tenía información de tráfico siguiendo una ruta paralela a su vuelo, recibiendo respuesta negativa. Indicó el avistamiento de dos luces al Oeste de su ruta. De acuerdo a su testimonio, el fenómeno permaneció estático, manteniendo una separación estimada de 50 millas náuticas (MN) de su nave.

Posteriormente, comenzaron a llamar otras aeronaves indicando tener el fenómeno a la vista.

- A las 4:50 (HL), el vuelo COPA CMP174 iba de Sur a Norte, en FL340 por la aerovía UT780. De acuerdo al testimonio del piloto, enfrentando vientos estimados en 100 nudos en dirección Oeste a Este, por lo que el mecanismo automático corregía la posición de la proa de la aeronave en unos 15°. En esos momentos, la tripulación de cabina revisaba los documentos del plan de vuelo y sólo miraron al exterior cuando escucharon las comunicaciones de los pilotos que preguntaban al ACC Oceánico si existían otros tráficos en la zona. Las luces reportadas por otras aeronaves aparecían a las 11 horas de su posición, fijas, blanco amarillentas, sin variación de colores ni destellos estroboscópicos.

A las 04:54 (HL), el piloto del CMP174 indicó que el par de luces aumentaban y disminuían la intensidad de su luz. Informó que viraría al Este para evitar al tráfico desconocido. Al ser entrevistado, indicó que creyó que las luces se acercaban a su aeronave.

A las 04:56 (HL) comienza a virar al Este, abandonando la aerovía UT780 para alcanzar un vuelo OFFSET a 20 millas náuticas y en FL340. Mantuvo esto aproximadamente por 20 minutos. A las 05:10 (HL) notificó al ACC estar "Abean LIVOR", por lo que se encontraba lateralmente a LIVOR. En esos momentos informó que, las dos luces vistas inicialmente, eran tres. A las 5:26 (HL) el vuelo CP174 salió del área cubierta por el radar de Antofagasta, pero ya había cambiado su rumbo para retomar su ruta original.

- El vuelo LPE2473, circulaba la misma aerovía y sentido que el LAN639, pero nivelado a FL310 y aproximadamente a 40 millas náuticas delante del LAN. A las 4:51 (HL), su piloto informó de dos luces a la derecha y al Oeste de su ruta, que se movían o acercaban.
- El vuelo LAN501 se desplazaba en FL370 por la aerovía UT780, en sentido Norte a Sur. A las 5:12 (HL) se encontraba a la cuadra de LIVOR, cuando su piloto reportó las luces al Oeste de su posición. A las 5:21 (HL) notificó que tuvo dos luces a la vista, de las cuales una era más intensa que la otra. Para las 5:26 (HL) notificó que las luces eran tres.

- El vuelo LAN577 se desplazaba por la aerovía UT780, de Norte a Sur, siguiendo una trayectoria semejante al LAN501 pero en FL390. Su piloto informó a las 5:26 (HL) tener a la vista dos luces ubicadas a las 2 o 3 de su posición. Un minuto después, indicó que las luces podían estar a por debajo de unos 2.000 pies bajo su nivel de vuelo y a una distancia de 20 a 30 MN de su nave. A las 5:33 (HL), informa que se trataría de tres luces, que para ese momento se encontraban a las 4 de su posición.

Tanto la FACH, como la Armada de Chile informaron que no tuvieron aeronaves operando en ese sector.

El área en que ocurrieron los avistamientos es un caladero histórico de barcos dedicados a la pesca de calamar. Estas naves tienen faenas nocturnas en que utilizan gran cantidad de luces para atraer al recurso en cuestión.

La Gobernación Marítima de Antofagasta indicó que, en un radio de 100 millas náuticas, tomado desde las 250 millas al Oeste de Antofagasta hubo una agrupación de 10 naves de pesca de bandera china dedicadas a la extracción de calamar gigante: Chang Shung 7, Chang Shung 8, Chang Sung 9, Zhong Yuan Yu 17, Hong Da 18, Yuan Ching, Su Yuan Yu 9, Lu Rong Yuan Yu 678, Hua Xiang 801 y Dong Yu 1529.

Asimismo, en la zona transitaron cuatro naves mercantes que navegaban desde o hacia puertos nacionales: Buque Tanque “BTS Sabrina”, Buque de Carga General “Aquitania”, Buque de Carga General “Ever Conquest” y el Buque de Carga General “Stella”.

En la misma área de este incidente se han presentado otros casos con el reporte de grandes concentraciones de luces visibles por aviones comerciales y que corresponden a faenas pesqueras de calamar.

Se investigó la posibilidad que las luces reportadas pudieran tener un origen biológico. Para ello se contactó a seis biólogos marinos de la Universidad de Antofagasta y de la Pontificia Universidad Católica de Chile. El especialista Peter von Dassow⁶, indicó que, si bien se ha observado bioluminiscencia oceánica a cerca de 100 millas frente a Iquique, más bien corresponde a brillos tenues y difusos. Nunca tan brillantes como los focos de un auto, barco, o avión.

Imágenes: El ACC Santiago reunió cincuenta y cinco imágenes con el registro de radar. La única fotografía de los fenómenos fue tomada por el piloto del

⁶ Profesor Asociado, Facultad de Ciencias Biológicas del Departamento de Ecología, Pontificia Universidad Católica de Chile e Investigador Asociado, Instituto Milenio de Oceanografía.

vuelo COPA CMP174, desde la cabina de su aeronave. La imagen (Figura 1) presenta tres luces. Entrevistado, el piloto indicó que todas las luces presentaron coloración blanca y que solamente la más débil se desplazó. También mostró una imagen tomada a una pantalla de radar del ACC Oceánico que le fue suministrada vía WhatsApp por alguien que no identificó. La madrugada del incidente hubo 4 ATCO de turno, dos de ellos en posición de control.



Figura 5. Fotografía tomada por el piloto del vuelo CMP174

Conclusión

De acuerdo a las entrevistas realizadas a las tripulaciones de los vuelos CMP 174 y LAN 639, a los informes recibidos por las instituciones y organismos consultados, a la opinión de especialistas y al análisis de bibliografía, antecedentes y audios lo más probable es que el fenómeno aéreo reportado se deba a la presencia de tráfico marítimo, pesca de calamar.

Las embarcaciones que se dedican a la pesca de esos cefalópodos usan potentes reflectores que pueden mover a voluntad y que podrían haber confundido a las tripulaciones en condiciones de oscuridad y de nula visión estereoscópica que le permitiera medir distancias o contrastar con hitos o rasgos geográficos o marinos.

A ello se suma que tanto los radares en tierra como los en uso por parte de las aeronaves comerciales implicadas no detectaron tráficos.

Cabe mencionar que, aunque se enviaron correos electrónicos y se les llamó por teléfono el resto de las tripulaciones de LATAM y LAN Perú, nunca respondieron las solicitudes.

Es preciso señalar que en ningún momento, las tripulaciones de las cinco aeronaves indicadas en este estudio vieron amenazada la seguridad de sus vuelos.

Al cierre de esta publicación digital, el CEFAA ha recibido cerca de un millar de reportes desde el inicio de la investigación oficial de fenómenos aéreos anómalos en Chile.

Esos reportes llegan a través de la página web www.cefaa.gob.cl , del correo electrónico cefaa@dgac.gob.cl y de los teléfonos 22439 2935 y 22439 2670.



Charla en Aeropuerto Carriel Sur



Charla en Club Aéreo de Santiago



Conferencia en Congreso Internacional de La Serena.



Charla en Punta Arenas



CEFAA en inauguración The Mars Society Chile en Valparaíso.