



Caso N° 1286 19092020

Fecha: 18 de septiembre de 2020.

Hora aproximada: 16:10, hora local.

Meteorología:

182000Z 21013KT CAVOK 26/12 Q1014=
181900Z 33008KT CAVOK 24/13 Q1014=
181800Z 36006KT CAVOK 23/14 Q1015=
181700Z 36010KT CAVOK 21/13 Q1015=

Estación del año: Invierno.

Testigos: R. G., de 58 años.

Descripción: El señor informante reportó la presencia por 10 minutos de lo que consideró una anomalía aérea y que vio a las 16:10 horas del 18 de septiembre de 2020 desde Reñaca, en la Región de Valparaíso.

Lo reportado fue descrito sin especificar su tamaño ni forma, pero señalando que era incoloro y que estaba de 3 a 5 kilómetros de distancia. Habría aparecido por el norte y desaparecido hacia el suroeste, siguiendo un vuelo "recto".

El usuario terminó su reporte señalando que (sic): "Vi venir un avion dejando estela en el cielo, de norte hacia el sur oeste, se me ocurrió tomar una foto del avion ya que lo habia hecho antes pero sin estela, tome una foto y no vi el avion, tome otra y tampoco aparecia el avion, achique el zoom por si el avion iba mucho mas adelante que el chorro, cosa extraña, pero tampoco salio en las fotos. No se lo que es o por que no aparece el avion en las fotos".

En apoyo al reporte, se entregaron cuatro fotografías muy desenfocadas y una ilustración con la interpretación del testigo de lo ocurrido y que se muestra en la Figura 1.

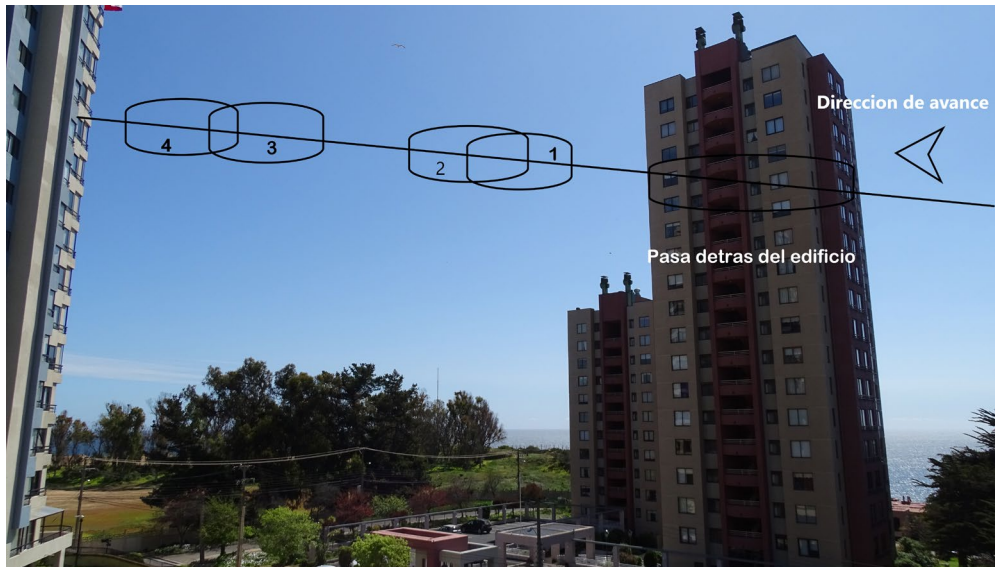


Figura 1

Lo allí numerado del 1 al 4, corresponde a las cuatro fotografías nombradas usando el identificador del caso (1286) y el mismo número indicado por el informante. (Figura 2)



Figura 2. Fotografías del caso.

Se georreferenció la localización del usuario en unas coordenadas correspondientes a unos 5,8 kilómetros al suroeste de la pista del aeródromo Viña del Mar. (Figura 3).



Figura 3

Se estudiaron las condiciones meteorológicas imperantes en la zona entre las 14:00 y 17:00 horas a partir de los registros efectuados desde el Aeródromo Viña del Mar (SCVM). A las 16:00, existían vientos de 8 nudos provenientes del nor-noroeste (330°), la visibilidad era de al menos 10 kilómetros, no había nubes bajo los 5.000 pies, ni presencia de cumulonimbos, ni fenómenos de tiempo significativo. La temperatura ambiente era de 24°C mientras que el punto de rocío era de 13°C .

El detalle de los datos considerados se adjunta al comienzo de este informe, bajo el apartado “Meteorología”.

Las cuatro imágenes que apoyaron al reporte fueron periciadas mediante programas computacionales, constatando que no mostraron señales visuales de alteración digital, pero que en todas las fotos el zoom óptico estaba puesto en el máximo de 50 aumentos (100%).

Además de lo antes descrito, la información de las metadatos dejó de manifiesto que para cada fotografía, la máquina combinó dos capturas que hizo en ráfaga, que aunque tenían la misma calibración de apertura de diafragma y disposición del lente, en cada una de estas tomas hay ligeros cambios en las velocidades de obturación y apertura. Esto se ejemplifica para la imagen 1286-1 con los rectángulos naranjos numerados 1 y 2 de las Figuras 7 y 8.

Si todo lo anterior se combina con un objetivo lejano, en movimiento y con poca superficie expuesta hacia el lente se configura una situación concordante con que no necesariamente fuera capturado en forma nítida en las fotografías.

Adicionalmente, se determinó que aunque las imágenes entregadas a la SEFAA están contenidas en archivos de tipo “jpg”, las fotografías tuvieron el formato “ARW” en su versión “2.3.1”, que es la versión de Sony del formato

RAW. Por tanto, el material audiovisual del caso no es original y manifiesta signos de haber sido alterado al menos con cambio de formato, nombre y fechas de captura/edición. Por lo anterior, sus imágenes no necesariamente corresponderían al lugar, fecha y/o situación reportada.

A la hora reportada, las 16:10, y al momento en que se habría realizado la primera fotografía, 16:16 horas, el tráfico aéreo más cercano fue una aeronave Observer P68 de la Armada de Chile con identificador AZERO (Figura 4). Sobrevoló frente a la ubicación del usuario siguiendo el patrón de desplazamiento reportado y mostrado en la Figura 1.

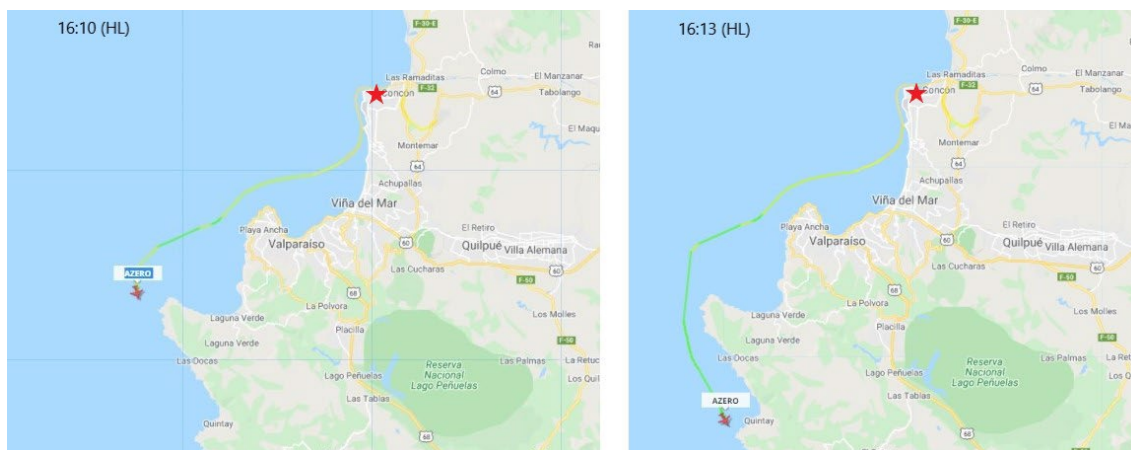


Figura 4. Posición de aeronave naval. La ubicación del usuario se ha marcado con una estrella roja.

Esta información fue corroborada por los registros de radar del Centro de Control de Área Santiago aportados por un asesor de la SEFAA que es controlador de tránsito aéreo.

Esta aeronave voló aproximadamente a 500 pies de altitud, siguiendo el contorno de la costa y pasó especialmente cerca de la localización del usuario. Se trata de un Partenavia P68 Observer 2, aeroplano monoplano de ala alta, estructura metálica y tren de aterrizaje fijo, propulsados por dos motores turbohélice.

Ante la posibilidad que esta aeronave pudiera generar huellas fotográficas como las del caso, se consultó a los oficiales pilotos de enlace del SEFAA con la Comandancia de la Aviación Naval de la Armada de Chile. Se confirmó así que lo fotografiado es compatible con estelas de condensación o “fan coil” y también que dadas las condiciones del paso de esta aeronave y las condiciones meteorológicas, no era factible que el vuelo AZERO generara las imágenes del caso.

Las imágenes de las fotografías son similares a las estelas de condensación dejadas por los motores de aeroplanos volando a mayor altitud, en ambientes que se encuentran a muy baja temperatura. Sin embargo, la distancia a la cual se encuentran estos aviones y el inicio de sus estelas es variable y el desarrollo de estas nubes no es siempre continuo, ya que las condiciones meteorológicas no son necesariamente uniformes, estáticas ni se relacionan directamente con lo presente en la superficie.

Imágenes: El caso se apoyó en cuatro fotografías y en la fotointerpretación contenida en un archivo de formato png que se muestra con la Figura 1.

La información de los archivos fotográficos mostró que para cada toma, la máquina combinó dos capturas que hizo en ráfaga.

Conclusión: De acuerdo al análisis del testimonio recibido y de los resultados de los estudios geográfico, meteorológico, forense, fotográfico y del tráfico aéreo junto con lo indicado por los asesores a los que se recurrió, se concluyó que lo reportado no es relacionable con las imágenes del caso.

Si bien las características de lo que muestran puede ser asimilado a las estelas de condensación de aeronaves, se determinó que las fotografías aportadas como apoyo del testimonio fueron alteradas digitalmente, por lo que no constituyen material de estudio que pueda validar lo reportado.

El caso fue clasificado como "Falso".