



Caso N° 1752 31012022

Fecha: 30 de enero de 2022.

Hora aproximada: 4:24, hora local.

Meteorología:

202201301100 METAR SCAT 301100Z RRA 35004KT 9999 OVC028 17/13
Q1018=

202201301000 METAR SCAT 301000Z NIL=

202201300900 METAR SCAT 300900Z NIL=

202201300800 METAR SCAT 300800Z NIL=

202201300700 METAR SCAT 300700Z NIL=

202201300500 METAR SCAT 300500Z NIL=

202201300400 METAR SCAT 300400Z NIL=

202201300300 METAR SCAT 300300Z NIL=

202201300200 METAR SCAT 300200Z NIL=

202201300100 METAR SCAT 300100Z NIL=

202201292300 METAR SCAT 292300Z 26011KT 9999 FEW020 21/12 Q1014=

Estación del año: Verano.

Testigos: K. B. S.

Descripción: A las 16:01 horas del 31 de enero de 2022, la informante, una controladora de tránsito aéreo (ATC) del Centro de Control de Área Iquique (ACCI), reportó que mientras estaba de turno durante la madrugada del domingo 30 de enero de 2022 en tres ocasiones el piloto de un avión ambulancia preguntó por la identificación de lo que describió como una luz que vio cerca del Punto de Recorrido (WPT) REBEP1 (26°58'48" Latitud Sur y 70°23'33" Longitud Oeste), en la Región de Atacama.

De acuerdo a lo indicado por la ATC, la luz vista fue descrita con desplazamientos rápidos posiblemente a 50.000 pies y se asimiló a un tránsito aéreo en un circuito de espera de este a oeste. No hubo indicación de tamaño ni color. Si bien no habría existido alteración en el funcionamiento de los instrumentos, sí habría habido detección CAT.

La informante detalló que: "A las 04:24 piloto consulta ni tengo algún otro tránsito a las 12 o a la 1 de su posición 40 millas, se le informa que negativo. A

las 04:29 vuelve a consultar y se le informa que es el único tránsito en vuelo y en frecuencia. A las 04:34 piloto informa que observa un tránsito entre Vallenar y La Serena en circuito de espera de Este a Oeste muy luminoso y rápido, aproximadamente a 50 mil pies. Se le informa que en presentación radar no se observa otro tránsito en esa posición pero que se le consultará al Centro de Control de Área de Santiago por ser espacio aéreo de su jurisdicción y que le confirmará. Se le consulta al ACCS y éste confirma que no tiene tránsito en ese sector, lo cual es informado finalmente al piloto”.

La Figura 1 representa el escenario general de la zona aledaña a REBEP.



Figura 1

De acuerdo a planes de vuelo consultados, un avión Beechcraft 200 de la empresa Aero Transportes Araucanía Limitada despegó desde el Aeródromo Diego Aracena (SCDA) de Iquique a las 02:43 (UTC) del 30 de enero de 2022, esto es a las 23:43 hora local del sábado 29 de enero de 2022. Aterrizó en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCEL) de Santiago a las 05:58 (UTC), o a las 02:58, hora local, del domingo 30 de enero de 2022.

En espera de contar con las grabaciones de los diálogos y observaciones en el Libro de Novedades del ACCIquique, la Jefa de la Sección Investigación de Tránsito Aéreo (DPA) informó las identidades y datos de contacto de los tripulantes. En correos electrónicos desde el 3 de febrero de 2022 se les solicitaron antecedentes para precisar y circunscribir lo ocurrido.

Para estudiar las condiciones meteorológicas imperantes en la zona de REBEP en torno al momento de las comunicaciones radiales entre los pilotos y el Centro de Control de Área de Iquique, se recurrió a las observaciones recogidas desde el Aeródromo Desierto de Atacama (SCAT) de Copiapó.

Tal como muestra el Cuadro 1, entre las 10:00, hora local, del sábado 29 de enero y las 07:00, hora local, del domingo 30 no hubo registros meteorológicos, por lo que las dos informaciones disponibles fueron de las 20:00, hora local, del 29 de enero y de las 08:00, hora local, del domingo 30 de enero de 2022. El

detalle de esta información se muestra al comienzo de este informe, bajo el apartado “Meteorología”.

Dada la escasa variación de presión atmosférica (de 1014 a 1018 hPa) y que las coberturas nubosas señaladas no sobrepasaron los 2.800 pies, se concluyó que a 17.000 pies el piloto debió tener a la vista un cielo oscuro y despejado, condiciones especialmente favorables para la observación reportada.

Circunscribiéndose al lapso comprendido entre el despegue y aterrizaje de la aeronave, se analizó el escenario astronómico y el tráfico de los once satélites potencialmente visibles.

Para esto se posicionó la búsqueda desde la posición REBEP y a una altitud de 6.460 metros para que incluyera tanto la cota del terreno como el nivel de vuelo del avión.

La Figura 4 muestra una reconstrucción del horizonte astronómico visible desde REBEP al momento declarado para la primera comunicación radial con el ACC Iquique.

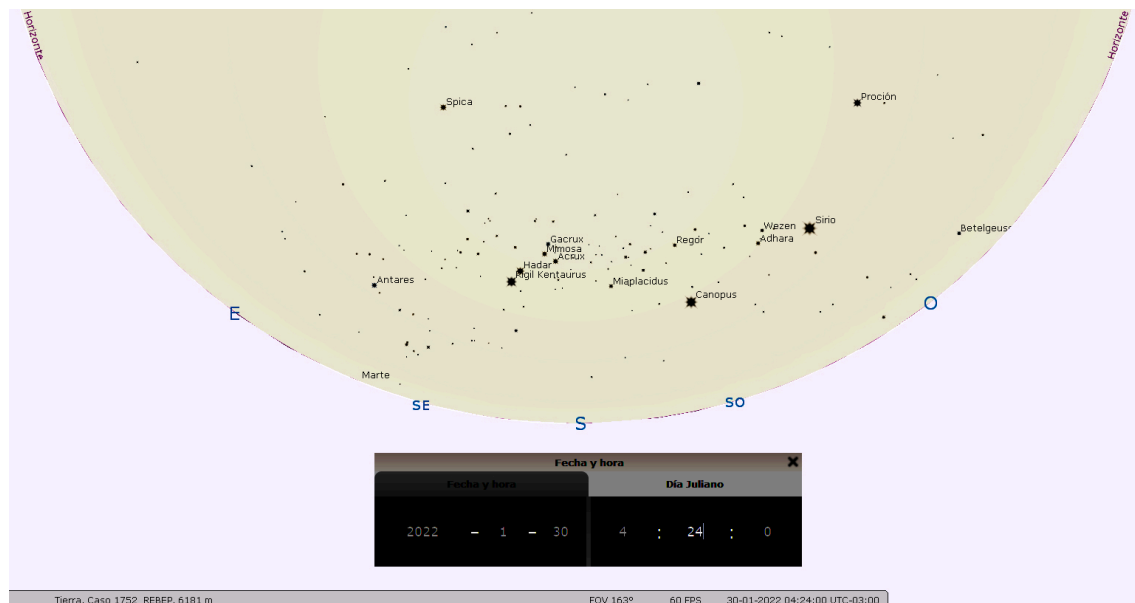


Figura 2. Horizonte visible desde REBEP al momento de la primera comunicación radial.

La Figura 3 agrega los satélites presentes de acuerdo a los registros del planetario de código abierto Stellarium y la Tabla 2 de acuerdo a los del sitio web Heavens-Above GmbH.

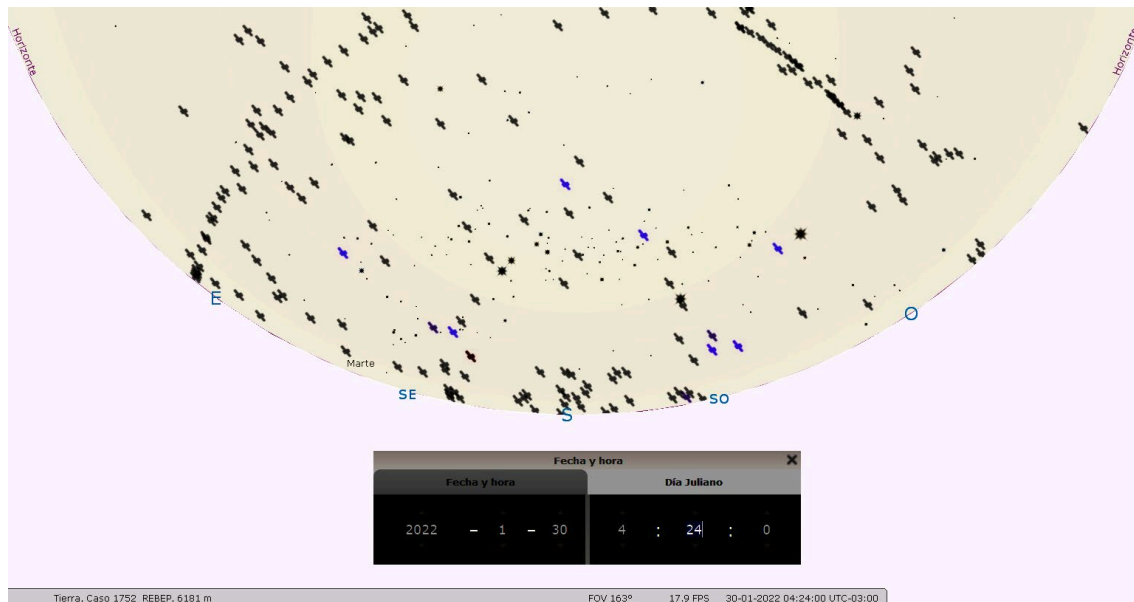


Figura 3

Tabla 1. Tráficos satelitales potencialmente visibles desde REBEP.

Fecha	Satélite	Inicio Hora	Inicio Azimut	Fin Altura	Fin Azimut	Duración visual
29-01-2022	USA 267	23:45:41	ONO	10°	OSO	0:05:04
30-01-2022	ATLAS 2AS CENTAUR R/B	0:00:36	SO	48°	OSO	0:05:37
30-01-2022	Cosmos 2219 Rocket	0:04:26	SO	26°	OSO	0:02:51
30-01-2022	Cosmos 2333 Rocket	0:10:40	SO	20°	OSO	0:02:36
30-01-2022	SL-16 R/B	0:20:40	SSE	12°	SSE	0:00:43
30-01-2022	Cosmos 2227 Rocket	0:47:46	SSO	10°	S	0:02:04
30-01-2022	Terra	0:45:55	S	11°	S	0:00:08
30-01-2022	Cosmos 2237 Rocket	1:00:32	SSO	16°	SO	0:01:05
30-01-2022	Cosmos 2263 Rocket	2:22:23	SSO	10°	SSO	0:00:25
30-01-2022	ADEOS II	2:36:48	SSE	10°	S	0:00:41
30-01-2022	CENTAUR R/B	2:53:50	SE	10°	SE	0:04:18

Al Comandante del avión se le escribieron cinco correos electrónicos el 3, 7 y 24 de febrero; el 19 de julio y el 14 de septiembre de 2022 pidiendo que reportara la situación vivida, la identificación del equipo médico que viajaba en la nave y la filmación que habría sacado con su teléfono celular. A la fecha de redacción de este informe, no respondió a lo solicitado ni entregó algún material con qué estudiar el caso.

Por otra parte, el Primer Oficial entregó un reporte junto con una descripción de lo ocurrido: Indicó que su aeronave se encontraba a 40 millas náuticas al norte del Aeródromo Desierto de Atacama (SCAT) en Caldera y a 22 millas náuticas de REBEP. Adicionalmente describió lo visto como una luz de volaba horizontalmente desde el oeste hacia el este.

La siguiente Figura 4 muestra una vista de norte a sur, con la posición considerada por el copiloto para la aeronave junto a las distancias de 40 millas náuticas del aeródromo y de 22 millas náuticas de REBEP con círculos amarillo y rojo, respectivamente.



Figura 4

Ninguno de los satélites potencialmente visibles siguió un patrón de desplazamiento que pudiera interpretarse como lo informado por el copiloto. Si bien tres naves pudieron ser percibidas desde algún lugar del este, dos fueron visibles por menos de un minuto y la tercera siempre se mantuvo al sureste del avión.

En un correo electrónico del 9 de febrero de 2022, el copiloto posicionó al avión y trazó un esquema interpretando lo visto. De él se desprende que en contra de lo manifestado inicialmente por la informante, el caso no se originó en una luz que efectuaba un recorrido continuo similar al de un circuito de espera. Por otra parte, aunque se interpretó a lo reportado como si se trata de un solo objeto, no existen razones para descartar que no se tratara solamente de un objeto luminoso, sino de varios que cruzaron el horizonte de oeste a este frente al avión en vuelo.

Para abordar la factibilidad de que lo informado se relacionara a otra situación aérea y precisar mejor la localización de la aeronave, se consultó a un controlador de tránsito aéreo que es uno de los asesores externos de la SEFAA. Junto con analizar el caso a partir de los registros de radar, el asesor aportó 14 imágenes que abarcan todo el vuelo del avión ambulancia.

El especialista informó que tras revisar los antecedentes disponibles, no le fue posible generar alguna hipótesis respecto a la naturaleza o identidad de lo reportado. Sin embargo, agregó que el avión ambulancia fue monitorizado por el sistema de vigilancia desde su despegue de Iquique, que niveló su vuelo a 17.000 pies y que no se observó otra aeronave o traza del radar próxima al avión.

Tras corregir las primeras informaciones provenientes de la informante, una controladora de tránsito aéreo del Centro de Control de Área Iquique (ACCI), y a partir tanto de la información entregada por el copiloto del avión ambulancia como del seguimiento y análisis que hizo el asesor de la SEFAA consultado a partir de los registros radar del vuelo, no se pudo confirmar ningún antecedente que pudiera apoyar lo reportado radiofónicamente o estudiarlo más allá de los testimonios antes descritos.

Imágenes: No se adjuntaron imágenes al reporte.

Conclusión: En consideración de los testimonios recibidos y de lo resultante de los estudios geográfico, meteorológico y del tráfico aeroespacial, no se pudo confirmar la ocurrencia de lo reportado. Ante la falta de alguna imagen que pudiera ser contrastada con lo atestiguado y de acuerdo al numeral 2e2 del Instructivo Técnico de Procedimiento, Tiempos de Investigación, Recepción, Elaboración de Informe Ejecutivo y Archivo de Reportes SEFAA, se procedió a cerrar la carpeta de investigación y a clasificar al caso como “Relato”.