

Rodrigo Bravo Garrido
Juan Castillo Cornejo

ENCUENTROS OVNIS

Ufología aeronáutica



Ediciones Corona Borealis

Encuentros OVNI. Ufología aeronáutica - Juan Castillo Cornejo
y Rodrigo Andrés Bravo Garrido

© 2015, Rodrigo Andrés Bravo Garrido, Juan Castillo Cornejo

© 2015, Ediciones Corona Borealis

Pasaje Esperanto, 1

29007 - Málaga

Tel. 951 088 874

www.coronaborealis.es

Maquetación y diseño editorial: Georgia Delena

www.maquetacionlibros.com

Primera edición: Septiembre 2015

ISBN: 978-84-15306-42-9

Depósito Legal: MA 1214-2015

Distribuidores: <http://www.coronaborealis.es/?url=librerias.php>

Todos los derechos reservados. No está permitida la reimpresión de parte alguna de este libro, ni tampoco su reproducción, ni utilización, en cualquier forma o por cualquier medio, bien sea electrónico, mecánico, químico de otro tipo, tanto conocido como los que puedan inventarse, incluyendo el fotocopiado o grabación, ni se permite su almacenamiento en un sistema de información y recuperación, sin el permiso anticipado y por escrito del editor.

Printed in Spain - Impreso en España

*Dedicado a mi padre, quien decora el Oriente Eterno,
a Nilda mi madre, a Teresa y a Lorena mi esposa.
Cuyas sonrisas y amor embellecen mi transitar
por esta vida.*

Rodrigo Bravo Garrido

*Dedicado a todos los pilotos y personal de las fuerzas
armadas del mundo, involucrados en avistamientos
y que fueron estigmatizados
en su momento por contar sus experiencias.*

Juan Castillo Cornejo

AGRADECIMIENTOS

Queremos expresar nuestra gratitud a los pilotos y al personal de Control de Tránsito Aéreo, que han entregado sus reportes de observaciones e incidentes de vuelo, los cuales constituyen parte de los valiosos testimonios que han servido de base para la preparación de este libro.

A la única organización gubernamental chilena responsable del estudio aeronáutico de este tema, nos referimos al Centro de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos (CEFAA), perteneciente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, por la transparencia y permanente entrega de información, la cual ha sido fundamental en la presentación de los casos nacionales acá expuestos.

A Benjamín Carvallo Carvallo, quien ha tenido la gentileza de revisar y corregir el manuscrito original.

A Mario Valdés Vera, por el trabajo del diseño de nuestra portada.

A Albert Castillo Asenjo, por la elaboración de los esquemas explicativos de los casos.

A Gustavo Rodríguez Navarro, por sus años de trabajo en la recopilación de reportes en un medio inicialmente cerrado a este tema. La colaboración en la entrega de información y la gentileza de redactar la presentación para este libro.

A Luis Carlos Sánchez Perry, por su constante labor en busca de la investigación crítica del fenómeno OVNI y el permanente apoyo a este compendio.

A Leslie Kean (USA), por la información proporcionada y el apoyo a este proyecto.

A Luis Altamirano, un homenaje a su trabajo anónimo y permanente en la investigación y recopilación de antecedentes relacionados con la Ufología.

Los Autores

Índice

PRESENTACIÓN	13
INTRODUCCIÓN	17
PRÓLOGO	23
CAPÍTULO I. LOS OVNI_s	25
DEFINICIÓN DE FENÓMENO AÉREO ANÓMALO	27
Qué son los OVNI _s y su diferencia con los FANI.....	27
EL ESTUDIO DE LOS OVNI _s Y SUS DIFERENTES CORRIENTES	41
La Corriente Ufológica y sus aristas	41
La ufología ortodoxa y actual	45
CAPÍTULO II. LA CIENCIA Y SUS MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	51
OVNI _s y Método Científico.....	53
Diferencia entre hipótesis y teoría.....	55
LA APERTURA DE LA COMUNIDAD CIENTÍFICA Y MILITAR AL TEMA OVNI.....	57

Primeros estudios científicos del fenómeno OVNI.....	57
El informe Sturrock (1997).....	58
ESTUDIO CIENTÍFICO DEL FENÓMENO EN CHILE	65
El cónclave de Chile (2000).....	66
LA CONFERENCIA DE WASHINGTON DEL 12 DE NO- VIEMBRE DEL 2007	69
Las investigaciones militares	78
CAPÍTULO III. UFOLOGÍA AERONÁUTICA	89
DEFINICIÓN Y APLICACIÓN DEL NUEVO CONCEPTO	91
CAPÍTULO IV. ENCUENTROS EN EL AIRE.....	99
ENCUENTROS EN EL AIRE	101
CASOS.....	105
CASO N°1.....	107
CASO N°2.....	116
CASO N°3.....	125
CASO N° 4.....	130
CASO N° 5.....	135
CASO N° 6.....	141
CASO N° 7.....	151
CASO N° 8.....	156
CASO N° 9.....	168
CASO N° 10.....	172

CASO N° 11.....	177
CASO N° 12.....	182
CASO N° 13.....	192
CASO N° 14.....	200
CASO N° 15.....	209
CASO N° 16.....	219
CASO N° 17.....	224
CASO N° 18.....	227
CASO N° 19.....	234
CASO N° 20.....	243
CASO N° 21.....	249
CASO N° 22.....	255
CASO N° 23.....	262
CASO N° 24.....	270
CASO N° 25.....	276
CASO N° 26.....	280
ANÁLISIS AERONÁUTICO FINAL	287
COTEJO DE LOS FENÓMENOS AÉREOS ANÓMALOS EXPUESTOS.....	287
ENCUENTROS AÉREOS SEGÚN LA CLASIFICACIÓN ADAPTADA PARA ESTA INVESTIGACIÓN.....	298
EPÍLOGO.....	305
GLOSARIO.....	309

PRESENTACIÓN

La aviación es de importancia fundamental en la actividad de este mundo globalizado, porque apoya las transacciones integrales, turismo y otros aspectos socioeconómicos de la vida moderna. La gran cantidad de operaciones aéreas que se producen diariamente en el mundo, ponen en alerta a los distintos operadores para que éstas se realicen bajo estrictas normas de seguridad.

Los estamentos especializados de investigación de la seguridad aérea han analizado constantemente los factores contribuyentes a los incidentes y accidentes de aviación y se han realizados rankings en términos de probabilidad como un factor causal directo o indirecto del evento.

La falsa creencia de que los incidentes no son accidentes y, por lo tanto, la falta de estos últimos no es un buen indicativo de que exista total seguridad en el complejo sistema de la aviación. Este fascinante mundo, no está exento de riesgos que deben ser detectados y corregidos prontamente, para que, unidos a otros factores sorpresivos, no vayan a conducir a un accidente. Tales peligros no detectados son llamados factores latentes, mientras están latentes, estos factores no resultan en accidentes porque los principales participantes en el sistema, hablemos de los pilotos y controladores de tránsito aéreo, muchas veces emplean defensas compensadoras de último minuto.

Consecuente con lo anterior, un buen programa de reportes de incidentes cabalmente administrado, puede ayudar a identificar muchos

factores latentes no detectados. Recopilando, analizando y comparando las informaciones de incidentes, la autoridad aeronáutica puede comprender mejor los problemas que surgen en el espacio aéreo jurisdiccional y crear soluciones a corto plazo frente a un hecho específico.

Un incidente de aviación está definido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como: “Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones”.

Frente a esta definición, cabe hacer la siguiente pregunta: ¿La aparición de un fenómeno aéreo no identificado (FANI) en las cercanías de un vuelo, en espacio aéreo controlado, despreciando las mínimas distancias de separación y aún más, interrumpiendo la normal trayectoria de la aeronave, constituye un incidente que debería ser reportado?

La formación técnica de los pilotos civiles y militares incluye acabados conocimientos de física y meteorología, entre otros, que los califica notablemente como testigos creíbles. Pero además, exige un equilibrio psicológico, imprescindible para responsabilizarse de los pasajeros o de la valiosa aeronave que conducen, y una actuación en un ambiente de calma y tranquilidad, que asegure la correcta aplicación de procedimientos sin interferencia alguna, interna o externa. La irrupción de un estímulo luminoso u objeto volando en las cercanías de la aeronave, que no puede ser identificado en su momento y, lo que es más preocupante, interfiriendo la normal trayectoria del vuelo, y adicionalmente, si tales situaciones son confirmadas por detección de radar, confiriéndole auténtica trascendencia, entonces obliga a que estos incidentes deban ser estudiados con absoluta seriedad y gran responsabilidad. La actividad aérea es un trabajo delicado que exige el esfuerzo mancomunado de variados profesionales con un alto grado de preparación, y las situaciones fortuitas o aleatorias no pueden dejarse de lado.

Un factor que no ha sido tomado en cuenta en su real dimensión es la observación de este fenómeno aéreo no identificado en el espacio aéreo, no considerado como incidente y que no se reporta por diferentes motivos. Esta falta de preocupación por informar este tipo de situaciones lleva a la falsa creencia de que, si nadie reporta un FANI, éstos no deben existir. No obstante, estudios provenientes de entidades públicas y privadas, desde hace muchos años han documentado centenares de avistamientos, encuentros aéreos cercanos e informes de contacto de radar donde Fenómenos Aéreos No Identificados de varios tipos, han tenido consecuencias para la seguridad de la aviación.

Actualmente, la ciencia ha validado la existencia de este fenómeno que se ha caracterizado por inusuales despliegues de luces aéreas. Algunas de estas manifestaciones han sido pobremente entendidas, y han sido sólo recientemente documentadas. Adicionalmente, destacadas observaciones de gobiernos y fuentes oficiales internacionales, describen objetos en vuelo con características poco comunes. Algunos de estos objetos y luces parecen tener comportamiento y propiedades electromagnéticas que pueden afectar adversamente la seguridad de la aviación, y también parecen ser muy inusuales de observar.

Este libro que está en vuestras manos, estimado lector, cumple con la intención de aportar, en un loable esfuerzo y empuje, antecedentes de casos de la aviación en una interacción involuntaria con este fenómeno aéreo y que, en la actualidad, ha empezado a ser reconocido como real en las esferas oficiales de nuestro país. Un aporte pionero en la escena nacional que, no cabe duda, tendrá trascendencias insospechadas. Bien por ellas.

Santiago, julio de 2010

Gustavo Rodríguez Navarro

Controlador de Tránsito Aéreo

Secretario Ejecutivo del CEFAA

INTRODUCCIÓN

Mucho se ha escrito sobre los OVNI's y el misterio que envuelve este tema, torrentes de tinta se han vertido para dar a conocer este inquietante fenómeno. Han surgido publicaciones de autores serios, pasando por una infinidad de individuos de dudosa competencia en el estudio de los objetos desconocidos. Algunos están motivados por un fin comercial, otros, por un afán egocéntrico, y ciertamente unos pocos, por el intento de buscar la explicación definitiva del tema, que son la minoría, lo que ha provocado gran confusión y desprestigio en el desarrollo de la investigación de los mismos.

Debido a este punto, principalmente, la comunidad científica ha mantenido una postura distante y no se ha involucrado mayormente en la investigación de estos objetos, dejando en la mayoría de los casos, el análisis y la conclusión final en manos de quienes menos conocen el tema en cuestión: los ufólogos.

Es por este motivo que hemos querido presentar el siguiente trabajo, que busca abrir un enfoque diferente en el estudio de estos fenómenos, pues tomaremos sólo casos que guardan directa relación con la aeronáutica mundial, la cual es una de las ramas de la ciencia que, por motivos obligados, ha tenido que inmiscuirse en el tema con el correr de los años, donde los medios técnicos con que cuenta y la calidad de los testigos, comprueban la real existencia de un fenómeno aéreo sin identificar.

Producto de la contaminación existente en el tema, el estudio de los casos OVNI, hoy en día, exige siempre considerar la fuente de la información y la validez del testigo, el cual es de vital importancia, ya que como protagonista de un suceso de esta connotación, será el encargado de transmitirnos la verdadera sucesión de los hechos. Por lo tanto, la calidad de la información guardará directa proporción con el nivel cultural y de conocimiento técnico del espectador, lo que en definitiva constituye una pieza clave en la credibilidad de un determinado caso. Es por esta razón, que en el análisis del reporte de un fenómeno aéreo no identificado, el personal que trabaja en el aérea de la aviación, hablamos de pilotos, mecánicos, ingenieros, controladores de tránsito aéreo, meteorólogos y personal de apoyo terrestre, constituyen personas entrenadas en lo físico, en lo psicológico y en lo intelectual, con amplios conocimientos en lo que se refiere al tema aeronáutico, ya sea el conocer diversas aeronaves, como así mismo fenómenos meteorológicos, por lo cual están en condiciones de distinguir un acontecimiento anormal, de uno que provenga de la naturaleza o de algún aparato aéreo en evolución. Por éstas y otras razones, el Dr. Richard Haines considera a los pilotos como testigos excepcionales y destaca varias características para afirmar esto:

- (a)** Poseen un alto nivel de entrenamiento y motivación personal para realizar observaciones cuidadosas.
- (b)** Los años de experiencia en vuelo les sirven de ayuda para evaluar rápidamente situaciones inesperadas y a menudo ambiguas.
- (c)** Tienen la posibilidad de mantener un contacto directo (radio, radar) con el personal de tierra, incrementando la información recogida en una situación anómala.
- (d)** Los aviones tienen la habilidad de volar en direcciones y alturas variables, proporcionando a los pilotos una perspectiva diferente de los hechos.

- (e)** El mantenimiento de sus reputaciones personales es de fundamental importancia para los pilotos, por lo que normalmente han de considerar todas las alternativas antes de aventurar una opinión sobre un objeto desconocido.
- (f)** Aviones modernos, especialmente los militares, poseen instrumentos muy sofisticados, representando una ayuda fundamental para la identificación de objetos que son identificables.

No debe perderse de vista, que como todo ser humano, un piloto puede cometer errores, pero su interpretación de los hechos debe ser considerada muy seriamente, no sólo porque el testimonio sobre un incidente es corroborado a veces por dos aeronaves simultáneamente, sino también porque se encuentra avalado en ocasiones por una recepción en equipos electrónicos, como es el caso de los radares, y por la percepción del personal de Control de Tránsito Aéreo en tierra, los que además se apoyan en las comunicaciones radiales aeronáuticas, lo que en definitiva, respalda en tres puntos esenciales el reporte de un OVNI.

Durante décadas, los pilotos han entregado valiosa información sobre objetos desconocidos que han asediado a sus aeronaves. Esta información data desde las primeras observaciones en la década del 40, sobre todo en la Segunda Guerra Mundial, las cuales se han mantenido hasta la actualidad. No obstante, no existe un trabajo que englobe los casos aéreos en conjunto y realizando un completo análisis aeronáutico de los mismos, para ver hasta qué punto una observación o un reporte de presencia de objetos extraños, hayan constituido un peligro para la operación realizada, y por ende, para la integridad de la aeronave y sus tripulantes.

Hoy en día, este tema se ha convertido en una importante preocupación, la que ha obligado a diversos gobiernos a conformar comités

o agrupaciones multidisciplinarias para el estudio del fenómeno y sus amenazas a la seguridad aérea, por lo que incluso se han visto en la tarea de desclasificar una serie de casos guardados por años en sus archivos reservados, como es el caso de Estados Unidos, 1976; Canadá, 1980; Suecia, 1983; Gran Bretaña, 1987; Portugal, 1990; España, 1992; Suiza, 1994; Italia, 1996; Brasil, 1999; Filipinas, 2000; Australia, 2003; Francia, 2007; Irlanda, 2007; Dinamarca 2009.

Chile no se ha mantenido ajeno a estos acontecimientos, motivo por el cual en el año 1997 se constituyó el Comité de Estudio de Fenómenos Aéreos Anómalos, (CEFAA), dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC), organismo al que le ha correspondido reunir, investigar y desarrollar proyectos que busquen la investigación de los fenómenos aéreos anómalos en los cielos nacionales, para lo cual dispone de un grupo calificado y profesional de personas que buscan aportar con conocimientos científicos para aclarar y diferenciar los tipos de fenómenos involucrados en una observación reportada. Es este organismo, el que ha proporcionado parte de la información presentada en este libro.

Es preciso consignar que el Ejército de Chile, a través de la Brigada de Aviación hasta la fecha, ha proporcionado siete informes oficiales donde se especifican reportes de observaciones de FANIs en operaciones aéreas regulares, dentro de los cuales existen incidentes de vuelo de interesantes contenidos.

El Ejército de Chile como otras instituciones de la Defensa Nacional, no posee una postura oficial acerca de este tema y no tiene porque asumirla si aún existen abismos acerca de una explicación satisfactoria de estos fenómenos, pero sí atañe considerar que estos reportes son una importante contribución, seria y transparente, a la investigación aeronáutica de estos incidentes que realiza la DGAC, a través del CEFAA.