

Resultado preliminar correspondiente a la Investigación 1997/05 iniciada por esta Comisión con referencia a la denuncia de una cuasi colisión en vuelo en nuestro Espacio Aéreo Nacional.

1. Síntesis del Incidente.

El día lunes 4 de Abril de 2005 a las 03:42 Hora Local (06:42 UTC, la tripulación de la aeronave MD-11 de la Empresa Lufthansa Cargo identificada como el vuelo DLH-8265, en vuelo desde Ezeiza con destino Dakar, denuncia a los Servicios de Tránsito Aéreo de Buenos Aires y Montevideo, el avistamiento de un Objeto Volador No Identificado (O.V.N.I.) en trayectoria ascendente y que de acuerdo a la apreciación visual, el mismo estuvo muy próximo a colisionar con esa aeronave, siendo denunciado en principio como un probable misil.

Posteriormente es consultado el Comandante de la aeronave CX-PGT, por el Servicio de Tránsito Aéreo de Montevideo, con la finalidad de corroborar el avistamiento, verificándose la observación del fenómeno desde su posición y compartiendo detalles denunciados en primera instancia por el DLH-8265.

Tanto el Servicio de Tránsito Aéreo de Baires así como el de Montevideo, no registraron en sus radares indicaciones de objeto o tránsito no identificado en sus pantallas, quedando registrada la denuncia correspondiente.

2. Investigación del Incidente

a.-Relevamiento de Escenario

(1) Grabaciones de Radar de Montevideo Control.

Analizada la grabación de video de radar correspondiente al período entre las 03:40 Hora Local (06:40 UTC) y las 03:50 HL (006:50 UTC) donde constan las posiciones, rumbos , velocidades y altitudes de las aeronaves mencionadas, no es posible apreciar eco alguno en el Radar Primario, que permitiera identificar una tercera aeronave u objeto.

(2) Del registro de comunicaciones grabado de ambas aeronaves en la frecuencia 128.0 se obtuvieron las apreciaciones visuales primarias, de ambos Comandantes de aeronave.

(3) Registro de Posicionamiento de Trazas e Identidades del Centro de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea (COA) Analizado este registro, no se aprecian identidades u ecos con excepción de los correspondientes a ambas aeronaves.

(4) Relevamiento de Superficie Terrestre.

Realizado el Reconocimiento Aéreo sobre la línea de Costa del Río de la Plata entre las ciudades de Libertad y Colonia, no se constataron evidencias de impacto o caída de objeto alguno.

Se evaluaron las apreciaciones de siete personas, desde el Puerto de Colonia hasta Playa Fomento- Nueva Helvecia- en el área costera, y en cercanías de la Ciudad de San Ramón.

3. Análisis.

a.-Evaluación de testimonios de Comandantes de Aeronave y Observadores en superficie.

(1) Comandantes de Aeronave.

(a) Comandante del Lufthansa DLH-8265.

De acuerdo al registro de Comunicaciones en la frecuencia 128.0 del ACC. Mvdeo. y los Informes Complementarios remitidos a esta Comisión por la Gerencia de Seguridad de Vuelo y Control de Calidad de Lufthansa Cargo, es de destacar que la apreciación formulada por esta tripulación obedece únicamente a la percepción visual, dado que la aeronave no posee equipos autónomos de alerta de proximidad de aeronaves u otros, como lo confirma la mencionada gerencia.

En conocimiento de las limitaciones en visión de profundidad en condiciones de Vuelo Nocturno que afecta a todas las tripulaciones de vuelo, las distancias reportadas por esta tripulación con el OVNI son de referencia relativa, y no de precisión absoluta, así como de las características del objeto que se desplazaba a la velocidad del sonido (aproximadamente 1233 Km/h de acuerdo a los valores de temperatura y altitud estimada del OVNI), lo que limita la capacidad de visualización del objeto en sí mismo, pero no de la apreciación de la magnitud y forma del efecto lumínico y trayectoria, sobre la cual esta tripulación manifiesta la certeza de ascendente.

(b) Comandante de la aeronave CX-PGT.

Desde su posición y a mayor distancia del OVNI, corrobora tres aspectos significativos: trayectoria levemente ascendente y similitud con luminosidad producto de combustión de impulsión asociada con aeronave/cohete/misil , y por ultimo, en forma dudosa de un bólido o meteoro de gran magnitud lumínica.

Durante la entrevista con esta Comisión, el Comandante de esta aeronave no pudo aportar mayor información a la reportada, con la excepción de que no apreció trazas o estelas características de bólidos/meteoros o reentrada de elementos espaciales.

(2) Observadores en superficie.

Todos los observadores del área coinciden con un estampido inmediatamente después del pasaje del OVNI, característico de cualquier objeto que se desplaza en el umbral de velocidad igual o mayor a la de propagación del sonido (Mach 1.0). Posteriores cálculos desarrollados permiten estimar que la

velocidad puede haber alcanzado hasta 3.5 Mach (4200 Km/h) en la etapa final observada.

De acuerdo a la información proporcionada, se pudo determinar que el OVNI pasó sobre la Ciudad de Colonia con un rumbo magnético de 123° en dirección general Sur-Sureste cubriendo una distancia de aproximadamente de 120 Km. hasta extinguirse en altura.

Desde los diferentes ángulos de observación, ningún testigo del área costera pudo apreciar si el OVNI iba en trayectoria descendente o ascendente, solo definir una aparente trayectoria rectilínea con una breve traza no coincidente con caída de bólidos/meteoros que suelen observarse en forma periódica en el medio rural.

Observadores ubicados próximos a la Ciudad de San Ramón atestiguan haber percibido una trayectoria ascendente, a 150 Km. de distancia y paralelos a la trayectoria del OVNI.

Ningún observador pudo apreciar la forma del objeto en sí, solo coinciden en la forma y magnitud lumínica, colores y ausencia de trazas/estelas meteóricas. Durante el pasaje del OVNI todos los observadores afirman no apreciar alteraciones electromagnéticas, variaciones de intensidad de luz artificial, malfuncionamiento de equipos electromecánicos, o comportamiento inusual en animales en los casos de proximidad.

Esta apreciación es compartida por ambos Comandantes de aeronave en referencia al funcionamiento correcto y sin alteraciones en el equipamiento general de las aeronaves

(3) Evaluación de Información Aeronáutica/Aeroespacial.

(a) Notam e Información Aeronáutica con afectación del Espacio Aéreo Nacional de la R. O. Del Uruguay.

Relevada toda la Información Aeronáutica publicada, no existen Notam que registren actividades de lanzamiento de misiles/cohetes/rockets/ o munición de artillería antiaérea con afectación del Espacio Aéreo Nacional Uruguayo en los últimos 30 días, con referencia a la fecha del incidente, o previsión posterior a la misma.

(b) Notam e Información Aeronáutica con afectación del Espacio Aéreo de la República Argentina.

Relevada toda la Información Aeronáutica Argentina se determinó la existencia de un Notam R (A1130/05-A1129/05) con vigencia desde el día 04-04-05 desde las 09:00 Hora Local (12:00 UTC), de actividad de lanzamiento de misiles/rockets/ munición de artillería antiaérea con afectación Mar Chiquita (Mar del Plata) con límite superior 18.000 ft. (6.000 mt.). El mismo es extemporáneo con respecto a la hora del incidente, así como su localización, totalmente opuesta al vector de

trayectoria del OVNI, por lo que no puede asociarse con el incidente investigado.

(c) Actividad Aeroespacial Regional.

No se constató aviso de lanzamiento de cohete/ o ingenio aeroespacial en la región.

Actividad Aeroespacial Global.-

Consultados la National Aeronautics and Space Administration (N.A.S.A.), y The Aerospace Corporation, y el Center for Orbital and Reentry Debris Studies –organizaciones oficiales de monitoreo y control de reentrada de vehículos/ restos espaciales- la información proporcionada no registra el reingreso de artefacto espacial alguno que pueda relacionarse con el incidente.

4. Evaluación de Convencionalidad/ No Convencionalidad y Conclusiones.

De acuerdo al análisis de toda la información relevada por esta Comisión, se ha determinado que el presente caso se encuentra comprendido en valores de 100% de Convencionalidad, es decir, la manifestación de un fenómeno aeroespacial con evolución y comportamiento acorde a las leyes físicas conocidas .

a.-Evaluación.

1. Porcentaje de Posibilidades de Fenómeno No Convencional0%
2. Porcentaje de Posibilidades de Fenómeno Convencional.....100%
- 1.1 Porcentaje de Posibilidades de Fraude..... 0%
- 1.2 Porcentaje de Posibilidades de Ilusión Psicológica/Optica..... 1%
- 1.3 Porcentaje de Posibilidades de Hecho Convencional..... 99%

b.-Evaluación de Hechos Convencionales Posibles.

No es posible determinar fehacientemente dentro de los hechos Convencionales, si nos encontramos ante la observación de la caída de un bólido / meteoro de características poco comunes –especialmente en su trayectoria probablemente ascendente- o ante la presencia de un misil/ cohete o aeronave de grandes dimensiones.

Es necesario puntualizar que no existen evidencias físicas más allá de las declaraciones de los diferentes observadores, referente a luminosidad, trayectoria y sonido, sin existir restos, huellas sobre el terreno, registros de radar, o imágenes posibles de analizar y que contribuyeran a determinar dentro de lo Convencional, si fue un fenómeno natural –bólido, meteoro- o un ingenio producto de la tecnología aeroespacial. Si es posible descartar en primera instancia, la reentrada a nivel global de algún elemento espacial, tal como lo confirman los Centros de Monitoreo de Reentrada consultados.

c.-Conclusiones.

Al día de la fecha esta Comisión ha determinado:

(1). Que el OVNI no partió de Territorio /Agua/ o Espacio Aéreo de la R. O del Uruguay sino que ingresó en vuelo en nuestro Espacio Aéreo próximo a la Ciudad de Colonia ,con procedencia del Espacio Aéreo Jurisdiccional de la República Argentina.

- (2) Asimismo, es de destacar que la altitud de vuelo no superaba los 5000 mt. sobre la mencionada Ciudad, y con velocidad en umbral de sonido (0.8 a 1.2 Mach) alcanzando aproximadamente 3.5 Mach (4200 Km./h) en la etapa final de la observación hasta extinguirse en altura.
- (3) Que la trayectoria del OVNI – de acuerdo a los diferentes testimonios- no presentó cambios de dirección, y en ninguno de los casos es descendente, por lo cual se pudo determinar que no existe ni la mas remota posibilidad – dados los parámetros de altura y velocidad- que haya impactado en Territorio o Aguas Jurisdiccionales de nuestro País.
- (4) Que efectivamente se constató una cuasi colisión del OVNI con el vuelo DLH-8265 en nuestro Espacio Aéreo Nacional, no pudiendo ser alertada su tripulación, tanto por las limitaciones operativas del Radar Primario del ACC. Montevideo, y Baires Control, como por la carencia de equipos de alerta autónomos en la mencionada aeronave.
- (5) El presente caso, permanece abierto por falta de evidencias físicas factibles de ser analizadas por esta Comisión, y la imposibilidad de identificar fehacientemente el OVNI.