

Rivista "Astronautics ed Aeronautics" - Luglio 1971

INCONTRO CON UFO N. 1 Caso esemplificativo selezionato dal sottocomitato UFO dell'[AIAA](#)

Nell'articolo "Valutazione del problema UFO", nel numero di novembre 1970 su questa rivista alle pagine 49-51, il Sottocomitato aveva promesso di fornire ai membri di questa [Associazione](#) un'opportunità per farsi un'opinione in merito al tipo di osservazioni che formano il cuore della controversia UFO.

Il caso scelto per l'occasione, verificatosi il 17 luglio 1957, è trattato nel [Rapporto Condon](#) (Condon, E.U., 1969, Scientific Study on Unidentified Flying Objects, Bantam Books Editore, N.Y., pagine 56-58, 136-139, 260-266, 750, 877-894). Durante lo studio effettuato dal gruppo dell'Università del Colorado non fu possibile individuare i relativi documenti a causa di un errore nelle date. Inoltre, le analisi radar e meteo furono realizzate per il 19 settembre 1957 anziché il 17 luglio 1957. Le conclusioni formulate dai membri del [Comitato Condon](#) sono le seguenti:

1. *Se il rapporto è accurato, descrive un fenomeno insolito, intrigante e sconcertante che, in assenza di informazioni supplementari, deve essere classificato come non identificato (Condon, pag. 57).*
2. *Non essendo disponibili ulteriori informazioni, non è possibile raggiungere conclusioni definitive. Dal punto di vista della propagazione [questa frase è basata su date non corrette] questo avvistamento deve essere provvisoriamente classificato come sconosciuto (Thayer, pag. 139).*
3. *Se è mai esistito un eventuale rapporto sull'incidente, redatto a suo tempo nel 1957 dall'equipaggio dell'aereo o dal*

personale del Servizio Informazioni dell'Aeronautica, non sembrano rimanerne tracce oggi. I filmati dei tracciati radar di bordo ed altri dati che si affermano vennero registrati durante l'incidente non sono mai apparentemente esistiti. La valutazione dell'episodio deve necessariamente basarsi sulle ricostruzioni degli eventi a distanza di dieci anni dai fatti. Tali descrizioni non consentono l'identificazione del fenomeno (Craig, pag. 265).

4. *Dopo revisione collettiva, la conclusione unanime è stata che l'oggetto non era un plasma né un fenomeno di luminescenza dell'atmosfera. (Altshuler, pag. 750).*

Successivamente il sig. James McDonald è riuscito ad individuare i documenti relativi al caso, a correggere le date del volo ed a trarre ulteriori informazioni da tali documenti, nonché da interviste personali da lui effettuate con i membri dell'equipaggio. Su richiesta del Sottocomitato UFO, il sig. McDonald descrive il caso nel seguente articolo, da cui il lettore potrà liberamente trarre le sue conclusioni.

L'accuratezza del rapporto è stata confermata dal Comandante del velivolo, il Ten. Col. Lewis D. Chase dell'Aeronautica USA (oggi pensionato) con una lettera indirizzata al Sottocomitato.

Questo caso esemplificativo può essere utile per evidenziare le difficoltà che si incontrano nel decidere se la questione UFO può rappresentare o meno un problema scientifico.

Osservazioni di un Oggetto Non Identificato nella parte Meridionale-Centrale degli Stati Uniti da parte dell'[USAF](#), in data 17 luglio 1957

Sommario

Un velivolo [RB-47](#) dell'Aeronautica degli USA, equipaggiato con apparati di Contromisure Elettroniche ([ECM](#)) e con sei ufficiali di equipaggio, fu seguito da un oggetto non identificato per una distanza di ben oltre 700 miglia e per un periodo di tempo di un'ora e mezzo mentre si trovava in volo sul Mississippi, attraverso la Louisiana e Texas fino nell'Oklahoma. L'oggetto fu visto in diverse riprese dal personale ai comandi come una luce di elevata intensità, fu seguito dai radar a terra ed avvistato sugli apparati [ECM](#) a bordo dell'[RB-47](#).

Di particolare interesse in questo caso sono le numerose ricorrenze di avvistamenti e sparizioni simultanee su tutti e tre i distinti e fisicamente separati "canali", nonché la inusitata rapidità delle manovre effettuate, che andava ben oltre qualsiasi esperienza dell'equipaggio.

Nelle prime ore del mattino del 17 luglio 1957 un [RB-47](#) partito dalla [base dell'USAF di Forbes a Topeka](#) nello stato del Kansas, si trovava in volo per effettuare una missione composita che comprendeva esercitazioni a fuoco sull'area del Texas-Golfo del Messico, esercitazioni di aeronavigazione sul Golfo ed infine esercitazioni [ECM](#) (ovvero di contromisure elettroniche) previste nel corso della tratta di rientro attraverso la parte meridionale-centrale degli Stati Uniti. L'[RB-47](#) aveva un equipaggio di sei uomini, tre dei quali erano ufficiali specializzati nella guerra elettronica ai comandi degli apparati [ECM](#), siti nella parte posteriore del velivolo. I loro nomi sono i seguenti: Lewis D. Chase, pilota; James H. McCoid, copilota; Thomas H. Henlay, navigatore; John J. Provenzano, al Monitor 1; Frank B. McClure, al Monitor 2; Walter A. Tuchscherer, al Monitor 3. Per questa descrizione mi baserò sulle risultanze delle mie interviste all'equipaggio e sui documenti che sono riuscito a reperire. Questi consisto-

no in un messaggio [TWX](#) di 3 pagine dal 745mo [ACWRON](#) di Duncanville, Texas protocollato il 17 luglio 1957 alle [1557Z](#) ed un sommario di quattro pagine redatto da E. T. Piwetz, Ufficiale del Servizio Informazioni dell'[USAF](#), 55mo Reparto Ricognizione, Base [USAF](#) di [Forbes](#), e trasmesso al Quartiere Generale dell'[ADC](#) alla base di Ent, Colorado, in ottemperanza ad una richiesta del 15 agosto da parte del Col. F. T. Jeep, direttore del Servizio Informazioni presso l'[ADC](#). Tale sommario, assieme ad un Rapporto di Osservazioni di dodici pagine fu trasmesso il 17 novembre al Progetto Blue Book, e fu evidentemente la prima documentazione che il Progetto ricevette sul caso. Il rapporto di dodici pagine (AISOP n. 2) fu preparato dal Magg. Chase il 10 settembre e contiene diversi punti di interesse che non compaiono in altri documenti sul caso. Vi sono infatti precisi riferimenti temporali, geografici ed altre circostanze, ed in generale il documento ha il pregio di essere stato redatto quando tutti i dettagli degli eventi erano ancora freschi nella mente dei membri dell'equipaggio.

Prima di descrivere il primo contatto [ECM](#) è necessario descrivere brevemente la natura dei sistemi [ECM](#) coinvolti (i dettagli non sono più classificati, anche se tutti i documenti inerenti al caso recavano inizialmente la classifica SEGRETO.) L'[RB-47](#) del caso era dotato di tre sistemi Indicatori di Direzione (DF) passivi che servivano a determinare le coordinate dei [radar](#) di terra nemici, nonché le loro caratteristiche a livello degli impulsi radio emessi. Il ricevitore, o Monitor, numero 2 ai cui comandi si trovava McClure era un apparato ricevitore ALA-6 con antenne in configurazione Back-to-Back (ovvero unite per la parte posteriore) ospitate sotto la pancia dell'[RB-47](#) che, ruotando a 150 o 300 giri al minuto, effettuando la scansione in azimut (ovvero in orizzontale). Si noti che questo significa che erano in grado di esaminare un [radar](#) di terra distante con una cadenza di 10 volte in un secondo. La banda di frequenza sulla quale operava si estendeva da [1.000 a 7.500 MHz](#). All'interno del velivolo i segnali ricevuti dall'ALA-6 venivano processati in un ricevitore radar APR-9 ed in un analizzatore di impulsi ALA-5. I successivi riferimenti al Monitor n. 2 sottintendono l'insieme dei citati sistemi.

Il Monitor n. 1

Il Monitor n. 1 ai cui comandi si trovava Provenzano, era un sistema Indicatore di Direzione (DF) APD-4 con due antenne fisse montate sotto le estremità alari, ed operava a frequenze più elevate. Il Monitor n. 3, che copriva la gamma di frequenze da 30 a 1000 MHz aveva Tuchscherer ai comandi e, non essendo stato interessato dagli eventi, non verrà qui descritto. Allo stesso modo le comunicazioni nella banda delle [VHF](#) non furono interessate dal fenomeno.

Per maggior chiarezza occorre ricordare che gli Indicatori di Direzione (DF) non sono [radar](#) e non emettono segnali destinati a rimbalzare su bersagli lontani. Essi lavorano in modo passivo ricevendo solamente i segnali emessi da altri [radar](#) ed analizzandone le "firme", ovvero le distintive caratteristiche radioelettriche. Ricevendo il segnale di un [radar](#) distante, lo schermo dell'apparato visualizza un impulso, o una tacca a seconda del tipo di schermo, in una posizione azimutale corrispondente al rilevamento relativo del radar, espresso nel sistema delle coordinate del velivolo. Nel caso di un [radar](#) di terra fisso al quale l'aereo si avvicina di lato, la tacca viene inizialmente visualizzata sulla parte superiore dello schermo per poi muoversi verso il basso (*down-scope*) man mano che l'aereo si sposta. Questo è un punto da tenere bene a mente nell'interpretare la successiva descrizione dei fatti.

Avendo completato l'esercitazione di navigazione sul golfo del Messico, Chase fece rotta verso la costa del Mississippi volando ad una quota di 34.500 [piedi](#) (circa 10.500 metri) ad una veloci-

tà di circa 0.75 [Mach](#) (258 nodi indicati, corrispondenti ad una velocità rispetto al suolo di 500 miglia all'ora). Il tempo era perfetto e praticamente senza nubi per effetto di una vasta area di altra pressione che si estendeva fino alla [troposfera](#), e non vi erano temporali o precipitazioni di sorta lungo l'intera rotta. Poco dopo avere oltrepassato il punto indicato con A nella mappa di pag. 68, in corrispondenza della costa vicino a Gulfport, McClure notò sul Monitor n. 2 un segnale nella posizione delle ore 5 (nella parte posteriore del fascio di destra). Gli parve di stare ricevendo il segnale di un [radar](#) di terra. Avendo quindi notato che il segnale sembrava muoversi verso la parte superiore dello schermo (*up-scope*) McClure formulò l'ipotesi che si trattasse del segnale di un radar di terra sito a nordovest dell'aereo che, per una qualche indefinita ragione di natura elettronica, veniva rappresentato dallo strumento con una ambiguità di 180 gradi. Ma quando osservò la traccia, che, dopo avere effettuato il movimento verso l'alto, attraversò la rotta dell'[RB-47](#) e, situatasi sul lato sinistro, cominciò a muoversi verso la parte bassa dello schermo (*down-scope*), McClure, incapace di trovare una spiegazione ad un tale evento, affermò di avere scartato l'ipotesi dell'ambiguità di 180 gradi.

Fortunatamente egli aveva esaminato le caratteristiche del segnale prima che questo scomparisse dal lato sinistro dello schermo. Discutendo con me di questo episodio, egli ricordò che la frequenza era vicina a [2.800 MHz](#) e ricordò anche che trovò particolarmente strano il fatto che il segnale presentava parametri di ampiezza dell'impulso (*pulse width*) e frequenza di ripetizione degli impulsi (PRF) molto simili a quelli di un tipico [radar](#) di ricerca terrestre in [Banda S](#). Si ricordò anche che aveva una velocità di rotazione simulata che pareva normale. Forse a causa delle forti somiglianze con le caratteristiche di apparati terrestri di vasta diffusione come il CPS-6B, McClure in quell'occasione non avvertì del fatto nessun membro dell'equipaggio. Si sarebbe poi appurato in un secondo tempo che il Monitor n. 1 non stava lavorando sulla frequenza in questione, mentre il n. 3 non poteva lavorare su tale banda, come McClure e gli altri mi fecero notare.

Vengono di seguito riportate le informazioni contenute nel rapporto informativo preparato dall'Ufficiale del Servizio Informazioni dell'[USAF](#), reparto [COM-STRATRECONWG 55](#) della [base di Forbes](#), riguardante questa parte dell'incidente che ha coinvolto il velivolo (il cui indicativo di chiamata per le comunicazioni radio era "Lacy 17");

Operatore di ricognizione ECM 2 di Lacy 17, aereo [RB-47](#), intercettava circa a Meridian, Mississippi, un segnale con le seguenti caratteristiche: frequenza da [2.995 a 3.000 MHz](#); larghezza impulso di 2,0 microsecondi; frequenza di ripetizione degli impulsi 600

cicli al secondo; rotazione 4 volte al secondo; polarizzazione verticale. Il segnale si è mosso rapidamente verso l'alto dello schermo dell'apparato Indicatore di Direzione indicando una sorgente di segnale in rapido movimento. Il segnale fu abbandonato dopo l'osservazione...

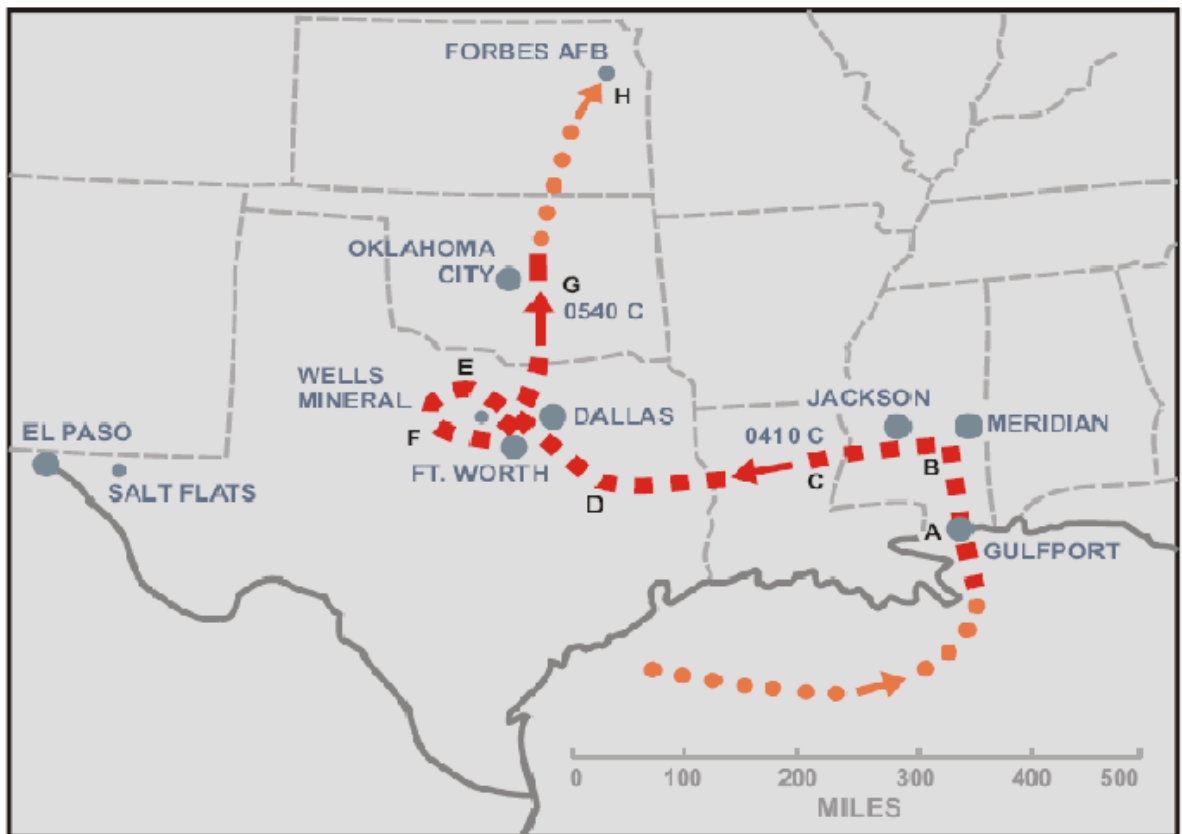
Primo contatto visuale

Se null'altro fosse successo nel corso del volo che indicasse che un qualche oggetto insolito si trovava in prossimità dell'[RB-47](#), probabilmente le osservazioni di McClure sarebbero sicuramente passate sotto silenzio e sarebbero state rapidamente dimenticate anche da egli stesso. Era sconcertato, ma sempre incline a ritenere che si dovesse trattare di un qualche problema di natura elettronica.

Il piano di volo prevedeva quindi una virata ad ovest fra Meridian e Jackson, Mississippi (Punto B) con esercitazioni in cui gli ufficiali addetti alla guerra elettronica effettuavano operazioni [ECM](#) simulate contro [radar](#) di terra noti. Le annotazioni effettuate sul momento confermano ciò che Chase e McCoid mi avrebbero poi descritto molto più vividamente, e con maggiori dettagli, sugli strani eventi che si sarebbero verificati.

Essi virarono assumendo una rotta vera di 265 gradi, sempre alla velocità di 0,75 [Mach](#) ed alla quota di 34.500 [piedi](#) (10,5 Km). Alle [1010Z](#) il Maggiore Chase, seduto nel sedile anteriore, avvistò quello che in un primo momento gli parvero le luci di atterraggio di un altro jet che gli si avvicinava velocemente provenendo all'incirca dalla posizione delle ore 11 a circa la stessa quota dell'[RB-47](#) (o forse un po' più alto). Avvisò del fatto McCoid, segnalando l'assenza di luci di navigazione e, mentre l'intensa luce bianco-bluastro continuava ad avvicinarsi rapidamente, avvisò mediante l'interfono di bordo il resto dell'equipaggio di tenersi pronto per delle improvvise manovre evasive. Ma prima che egli potesse mettere in atto una qualsiasi manovra, lui e McCoid videro la luce brillante cambiare direzione quasi istantaneamente, passando in un attimo dalla parte sinistra a quella destra ad una velocità angolare che Chase mi disse di non avere mai osservato nei suoi 20 anni di volo, prima e dopo dell'incidente. La sorgente luminosa si era mossa con estrema rapidità dalla posizione delle ore 11 a quella delle ore 2, quindi era svanita. Il resoconto scritto riempito da Chase come parte dell'interrogatorio successivo allo svolgimento dei fatti indica la posizione dell'[RB-47](#) al momento del primo avvistamento delle [1010Z](#) sulle coordinate 32.00N e 91.28W, ovvero nelle vicinanze di Winnsboro (Punto C).

La descrizione dei fatti ottenuta nel corso delle interviste del 1969 con questi ufficiali è pienamente supportata dal rapporto originale redatto del Servizio Informazioni dell'[USAF](#):



■■■■ ROTTA DELL'RB-47 IN CONTATTO CON L'UFO

- A - PRIMO CONTATTO ECM SU ZONA DI GULFPORT
- B - L'RB-47 VIRA AD OVEST VICINO MERIDIAN
- C - PRIMO CONTATTO VISIVO
- D - L'RB-47 VIRA A NORD PER INSEGUIRE L'OGGETTO ALLA VELOCITA' MASSIMA

●●●● ALTRE PARTI DEL VOLO

- E - AREA NELLA QUALE L'AEREO SORPASSA L'UFO
- F - L'OGGETTO PARE SCENDERE RAPIDAMENTE DI 5.000 PIEDI QUINDI SPARISCE MENTRE L'RB-47 SI ABBASSA PER RAGGIUNGERLO
- G - ULTIMO CONTATTO ECM VICINO OKLAHOMA CITY, UN'ORA E MEZZO DOPO IL PRIMO CONTATTO VISIVO
- H - L'RB-47 ATTERRA ALLA BASE

Alle 1010Z comandante aereo avvista per prima cosa una luce bianca molto intensa con tinta bluastra ad ore 11 rispetto al suo velivolo che attraversa la rotta situandosi a circa posizione ore 2,30; anche copilota osserva passaggio ad ore 2,30 da dove apparentemente sparisce.

Durante il volo Chase non osservò alcuna anomalia nella giro bussola.

Azioni sull'area del Texas-Louisiana

Subito dopo la scomparsa della sorgente luminosa, Chase e McCoid cominciarono a discutere dell'avvenimento all'interfono, con il resto dell'equipaggio, già allertato, che ascoltava. McClure, ricordando lo strano segnale che aveva ricevuto col suo ALA-6 vicino a Gulfport, informò per la prima volta dell'avvenuto e sintonizzò il suo monitor per esplorare la banda intorno ai 3.000 MHz.

Così facendo trovò un forte segnale a 3.000 MHz proveniente all'incirca dalla posizione delle loro ore 2, esattamente il rilevamento del punto nel quale la sorgente luminosa sconosciuta si era spenta qualche momento prima.

Provenzano mi disse che subito do-

po verificarono il corretto funzionamento del Monitor n. 2 ricevendo stazioni radar di frequenza nota, per assicurarsi che non si trattasse di un malfunzionamento del loro apparato; la verifica confermò che tutti gli apparati funzionavano perfettamente.

Quindi sintonizzò il suo Monitor n. 1 sui 3.000 MHz e pure lui ricevette un segnale dallo stesso rilevamento. Rimaneva naturalmente la possibilità del caso fortuito di un segnale proveniente da un radar di terra sito in quella direzione ma, man mano che l'RB-47 proseguiva nella sua rotta verso ovest a circa 500 miglia all'ora, il rilevamento relativo della radiosorgente a 3.000 MHz là fuori nell'oscurità non si mosse verso il basso dello schermo come sarebbe successo per una qualsiasi stazione radar di terra, ma mantenne un rilevamento costante.

Notai come questo episodio ed i seguenti fossero ancora ben vivi nelle menti di tutti gli uomini, per quanto i loro ricordi si diversificassero per particolari di minore importanza, in base alle attività alle quali essi erano intenti al momento. Chase allora aumentò la potenza dei motori portandola al massimo valore consentito, ma il rilevamento della radiosorgente a 3.000 MHz non mutò.

Attraversarono la Louisiana diretti verso la parte est del Texas sempre con l'oggetto che manteneva la stessa posizione rispetto all'aereo. Entrarono quindi nell'area di copertura radar del 745mo ACWRON di Duncanville nel Texas ed a quel punto Chase, abbandonata la sua iniziale riluttanza a richiamare l'attenzione su una tale questione, contattò la stazione (indicativo di chiamata radio "Utah"). Diversi degli uomini mi fecero notare che a quel punto l'equipaggio stava cominciando ad accusare segni di disagio; questa fase dell'incidente viene descritta in modo conciso nel seguente estratto del rapporto informativo a cura dei Servizi di Informazione dell'USAF:

Comandante del velivolo informò equipaggio, ed operatore ECM n. 2 cercò e trovò a circa le 1030Z segnale sopra descritto ad un rilevamento relativo di 070 gradi; alle 1035Z ad un rilevamento di 068 gradi ed alle 1038 al rilevamento relativo di 040 gradi.

Si noti che la tempistica sopradescritta sembrerebbe indicare che McClure non avesse pensato subito ad effettuare il controllo del suo ALA-6, e che invece sarebbero trascorsi all'incirca 20 minuti prima che vi avesse provveduto. Si noti inoltre che alle 1038Z la

IL SOTTOCOMITATO UFO DELL' [AIAA](#)

Presidente

JOACHIM P. KUETTNER

Laboratori di ricerca ambientale della
Amministrazione Nazionale Oceanica ed Atmosferica ([NOAA](#))
Boulder, Colorado

Membr

JEROLD BILDWEL
Martin-Marietta
Denver, Colorado

MURRAY DRYER
Laboratori di ricerca ambientale
della
Amministrazione Nazionale Oce-
anica ed Atmosferica ([NOAA](#))
Boulder, Colorado

ANDREW J. MASLEY
Sistemi Spaziali e Missilistici
della McDonnell Douglas
Santa Monica,
California

GLENN A. CATO
TRW Systems
Redondo Beach, California

HOWARD H. EDWARDS
Istituto di Tecnologia della Geor-
gia
Atlanta, Georgia

ROBERT RADOS
Centro per il Volo Spaziale
Goddard
Greenbelt, Maryland

BERNARD N. CHARLES
Hughes Aircraft
El Segundo, California

PAUL McCREADY Jr.
Consulente Tecnico
Altadena, California

DONALD M. SWINGLE
Comando dell'Elettronica
Esercito degli Stati Uniti
Fort Monmouth, New Jersey

Segretario

VERNON J. ZURICK

Laboratori di ricerca ambientale della
Amministrazione Nazionale Oceanica ed Atmosferica ([NOAA](#))
Boulder, Colorado

radiosorgente sconosciuta a [3.000 MHz](#) si stava muovendo verso la parte superiore dello schermo rispetto alle 500 miglia all'ora dell'[RB-47](#). Il rapporto informativo così continua:

Alle [1039Z](#) comandante avvista forte luce che stima trovarsi 5.000 [piedi](#) sotto velivolo in posizione di circa ore 2. La quota dell'aereo era 34.500 [piedi](#) con tempo perfettamente chiaro. Per quanto il comandante non potesse determinare forma o dimensioni oggetto, ebbe netta impressione che la luce emanasse dalla parte superiore.

A circa 1040 Operatore [ECM](#) n. 2 informò che riceveva due segnali ai [rilevamenti](#) relativi di 040 e 070 gradi. Comandante velivolo e copilota avvistarono questi due oggetti in medesimo momento con stesso colore rosso. Comandante fu autorizzato ad ignorare piano di volo e seguire oggetto. Notificò il sito [ADC](#) di Utah e richiese ogni possibile assistenza. Alle [1042Z](#) l'[ECM](#) n. 2 aveva un solo oggetto al [rilevamento](#) relativo di 020 gradi.

Nel corso delle mie interviste con l'equipaggio ho trovato discrepanze nelle memorie degli uomini in merito ad alcuni dei punti sopra citati. McCoid si ricordò che la fonte luminosa si mosse occasionalmente in modo brusco spostandosi dal lato destro a quello sinistro e viceversa. Chase ricordò che essi ave-

vano contattato Utah (anche se lui ricordava il GCI di Carswell) prima dei su citati eventi, e che Utah aveva inquadrato l'oggetto da terra nel periodo in cui questo si mosse verso l'alto dello schermo e riapparve alla vista. Come si vedrà oltre, il resoconto dell'epoca chiarisce che Utah non inquadrò l'oggetto sconosciuto che fino ad un momento dopo, quando l'aereo aveva virato a nordovest passando fra Dallas e Fort Worth. Chase mi riferì di avere ottenuto l'autorizzazione della [FAA](#) (Ente dell'Aviazione Civile degli USA) a seguire l'oggetto effettuando una virata fuori rotta (Punto D), e che tutti gli altri aerei erano stati dirottati in modo da consentirgli di continuare l'inseguimento. Il rapporto del Servizio Informazioni così prosegue:

Alle [1042Z](#) l'[ECM](#) n. 2 rilevava un oggetto al [rilevamento](#) relativo di 020 gradi. Il comandante aumentò la velocità a [Mach](#) 0,83 virando per intercettarlo ed oggetto accelerò in direzione contraria. Alle [1042,5Z](#) l'[ECM](#) n. 2 ricevette due segnali ai [rilevamenti](#) relativi di 040 e 070 gradi. Alle [1044Z](#) aveva un solo segnale al [rilevamento](#) relativo di 050 gradi. Alle [1048Z](#) l'[ECM](#) n. 3 stava registrando le comunicazioni sull'interfono e con la postazione di comando.

Il sito [ADC](#) ordinò all'aereo di attivare l'[IFF](#) in modo III onde consentirne la positiva identificazione quindi richie-

se la posizione dell'oggetto: equipaggio riferì posizione dell'oggetto a circa 10 miglia nautiche a nordovest di Fort Worth, Texas e sito [ADC](#) di Utah confermò immediatamente la presenza di oggetti sui loro schermi.

A circa [1050Z](#) l'oggetto sembrò arrestarsi e l'aereo lo superò. Utah riferì in quel momento di avere perso l'oggetto dai loro schermi, e lo stesso accadde ad [ECM](#) n. 2.

Rispondendo alle mie domande, Chase affermò che ricordava esserci stata simultaneità fra il momento in cui cominciò ad avere la sensazione di trovarsi in fase di chiusura con l'oggetto a circa la velocità dell'aereo ed il momento in cui Utah avvisò che l'oggetto era parso fermarsi sui loro schermi. Disse di avere effettuato una lieve virata per evitare una collisione, non essendo sicuro di quale fosse l'altitudine dell'oggetto rispetto all'aereo, e di essersi quindi reso conto, man mano che completava la chiusura, di trovarsi al di sopra di esso. Nel momento in cui sparì simultaneamente dalla vista, dallo schermo dell'[ECM](#) n. 2 e dagli schermi della stazione di Utah si trovava ad un angolo di depressione di circa 45 gradi rispetto all'aereo.

Chase virò a sinistra nelle vicinanze di Mineral Wells, Texas (Punto E) e lui e McCoid si guardarono alle spalle per cercare di individuare nuovamente la

sorgente luminosa. Tutti ricordarono la quasi simultaneità con la quale questo ri-acquistò la sua luminosità, riapparve sullo schermo del n. 2 e fu nuovamente inquadrato dal sito [radar](#) terrestre di Utah. Il rapporto del 1957 descrive tali avvenimenti come segue:

L'aereo cominciò la virata. ECM n. 2 rilevò un segnale a [rilevamento](#) relativo di 160 gradi, Utah ritrovò contatto su schermo, e comandante aereo riottenne contatto visuale. Alle [1052Z](#) l'ECM n. 2 riceveva il segnale al [rilevamento](#) relativo di 200 gradi, in movimento verso la parte alta dello schermo. L'aereo cominciò manovra di chiusura su oggetto fino a distanza stimata di 5 miglia nautiche. In questo momento oggetto parve perdere circa 15.000 piedi di quota e comandante aereo perse contatto visuale. Anche Utah perse oggetto dai loro schermi.

Alle [1055Z](#) nell'aera di Mineral Wells, Texas, equipaggio notificò Utah di essere costretti a rientro causa scarsità di carburante. Equipaggio richiese ad Utah se era stato trasmesso Rapporto [CIRVIS](#), ed Utah rispose positivamente. Alle [1057Z](#) l'ECM n. 2 riceveva un segnale al [rilevamento](#) relativo di 300 gradi ma Utah non aveva contatto su loro schermi. Alle [1058Z](#) comandante aereo riottenne contatto visuale con oggetto a circa 20 miglia nautiche a nordovest di Fort Wort, Texas ad altezza stimata di 20.000 piedi ed in posizione di ore 2 rispetto aereo.

Chase aggiunse ulteriori dettagli su questa porzione dell'incidente, affermando di avere chiesto ed ottenuto da Utah l'autorizzazione di discendere verso l'oggetto quando questo era sceso di quota. Egli non ricordò l'improvvisa discesa citata nel rapporto del Servizio Informazioni [USAF](#), e vi è un certo numero di particolari in esso non ricordati da nessuno dei membri dell'equipaggio. Mi disse che quando discese da 35.000 piedi a circa 20.000, l'oggetto sparì contemporaneamente dalla vista, dallo schermo dell'ECM n. 2 e dagli schermi del [radar](#) di terra di Utah. Anche McClure ricordava tale contemporanea sparizione. E' il caso di menzionare che l'occasionale comparsa di una seconda fonte luminosa e radar-emittente non è stata ricordata da nessuno degli ufficiali da me intervistati nel 1969.

Azioni sull'area Texas - Oklahoma

McCoid ricordò che, circa a questo punto dell'episodio, stava cominciando a preoccuparsi per l'eccessivo consumo di carburante causato dalla velocità elevata e dal fatto di avere effettuato notevoli diversioni dal piano di volo originale. Avvisò quindi Chase che per questo mo-

tivo avrebbero dovuto fare ritorno alla loro [base di Forbes](#), così dalla zona di Fort Worth misero prua verso nord.

McClure e Chase ricordano che, una volta messa prua a nord da Fort Worth, il sistema ALA-6 ritornò a ricevere un segnale a [3.000 MHz](#) in direzione della coda dell'aereo, ma non vi fu accordo se l'oggetto fu inquadrato anche dai radar di terra nello stesso momento. McCoid fu incapace di fornire ulteriori dettagli. Fortunatamente il rapporto del Servizio Informazioni [USAF](#) del 1957 fornisce una sintesi degli eventi verificatisi in questa fase del volo nella quale si spostarono sull'Alabama in direzione nord:

Alle [1120Z](#) l'aereo assunse rotta verso base. Questo posizionò l'area dell'oggetto in direzione della coda del velivolo. L'ECM n. 2 continuò a ricevere il segnale dell'oggetto ad un [rilevamento](#) relativo compreso fra 180 e 190 gradi fino alle [1140Z](#), quando aereo trovavasi circa al traverso di Oklahoma City, Oklahoma. In questo punto il segnale svanì bruscamente. Il [DOI](#) del [55mo SRW](#) non ha dubbi sul fatto che via stata per numerose volte l'esatta coincidenza fra l'avvistamento visuale e quello strumentale sullo schermo dell'Indicatore di Direzione, confermando positivamente che l'oggetto era la sorgente del segnale.

Chase ricordava che l'oggetto fu con loro solo nella parte sud dell'Oklahoma; Hanley lo ricordava per tutto il percorso fino ad Oklahoma City (Punto G) e gli altri ricordano sono che fu con loro per una tratta indefinita nella tratta nord del percorso fra Fort Worth e [Topeka](#), la loro base.

Il Progetto Blue Book

Le registrazioni d'archivio indicano che il Progetto Blue Book ricevette una sintesi informativa sull'incidente da parte dell'[ADC](#) il 25 ottobre 1957 (oltre 2 mesi dopo gli eventi). Un suo "Sommarario Breve" termina con la seguente frase:

Esaminando assieme alla la [CAA](#) i dati dell'incidente, è stato definitivamente accertato da quest'ultima che l'oggetto avvistato nelle vicinanze di Dallas e Fort Worth era un aereo di linea.

Si tratta di una mancata collisione di due DC-6 dell'American Airline vicino a Salt Flats, Texas a 50 miglia nautiche da El Paso a 14.000 [piedi](#) alle 3:30 di quello stesso giorno (vedasi la mappa a pag. 68). Il caso fa parte oggi dei documenti ufficiali del Progetto Blue Book catalogato come "Identificato come Volo 655 della American Airlines".

[Muore MacDonald](#)

Il 13 giugno James E. MacDonald fu trovato morto nel deserto vicino a Tucson. Aveva 51 anni.

SIGLE, ACRONIMI , ABBREVIAZIONI UTILIZZATE NEL TESTO:

TWX: Denominazione generica di un messaggio trasmesso per telescrivente

ACWRON: Da *Aircraft Control & Warning Squadron* = **Reparto di Controllo del Traffico Aereo (Militare)**

ADC: Da *Aerial Defence Command* = **Comando della Difesa Aerea**

USAF : Da *United States Air Force* = **Aviazione militare degli Stati Uniti d'America**

COMSTRATRECONWG 55: (probabilmente) da *Command Of Strategic Reconnaissance, 55th Wing* = **55° Reparto del Comando dei Ricognitori Strategici**

CAA: Da *Civil Aeronautics Administration*: **L'Ente dell'Aviazione Civile statunitense (che nel 1958 ha assunto la denominazione di Federal Aviation Administration - FAA)**

CIRVIS: Da *Communications Instructions for Reporting Vital Intelligence Sightings* = **Un rapporto di avvistamento redatto secondo norme standard, concordate fra aviazione civile e militare negli Stati Uniti d'America (Normativa JANAP-146(D)) allo scopo di favorire un rapido interscambio di informazioni ed allertamento dei sistemi difensivi in caso di avvistamenti importanti**

DOI : Da *Director Of Intelligence* = **Direttore dei Servizi Informativi**

55mo SRW: Da *55th Strategic Reconnaissance Wing* = **55mo Reparto Ricognizione Strategica**

Nota del traduttore: il presente documento è la traduzione dell'articolo intitolato "*UFO ENCOUNTER 1 - Sample Case Selected by the UFO Subcommittee of the AIAA*" così come è apparso sulla rivista *Aeronautics & Astronautics*, pubblicata dalla AIAA (*American Insitute of Aeronautics and Astronautics*), una delle più importanti associazioni di categoria del settore aerospaziale degli USA.

Ho cercato di mantenere la più assoluta fedeltà alla versione originale, evitando qualsiasi colorazione romanzesca.

I link a siti esterni e le note sono state da me inseriti per dare al lettore la possibilità di documentarsi al meglio e/o approfondire le varie e complesse tematiche che l'articolo contiene.

Questa traduzione non reca alcun copyright, per cui chiunque può ridistribuirla a piacere; l'unica cosa che chiedo è che sia citato il traduttore.