

UFO E AVIAZIONE CIVILE

E' di questi giorni la notizia che il Governo degli Stati Uniti ha reso pubblici i files relativi agli avvistamenti degli *Unidentified Flying Objects* e i media anche questa volta non hanno perso l'occasione per abbinare agli incontri con gli UFO gli aggettivi "ipotetici", "fantomatici", "presunti"... segno evidente questo che si ritiene che quegli incontri altro non siano che eventi che *allora* forse si potevano definire inspiegabili ma che *oggi* certamente non sono più tali. Da parte nostra vorremmo cogliere l'occasione per ricordare quei casi in cui gli "incontri" hanno coinvolto aerei civili. Infatti sono stati numerosi i rapporti che hanno riguardato eventi del genere e di certo quelli di cui si è a conoscenza sono certamente una piccola rappresentanza dei casi realmente occorsi. Nel ricordarli vi forniremo i dettagli di quanto avvenuto con tanto di nome e cognome dei piloti che hanno avuto gli incontri. I casi elencati rappresentano solo una selezione, riteniamo infatti che non siano mancati altri "incontri ravvicinati" nei quali gli equipaggi di volo hanno preferito non rilasciare alcun rapporto magari per evitare di venir sottoposti a visite aggiuntive psico-fisiche.

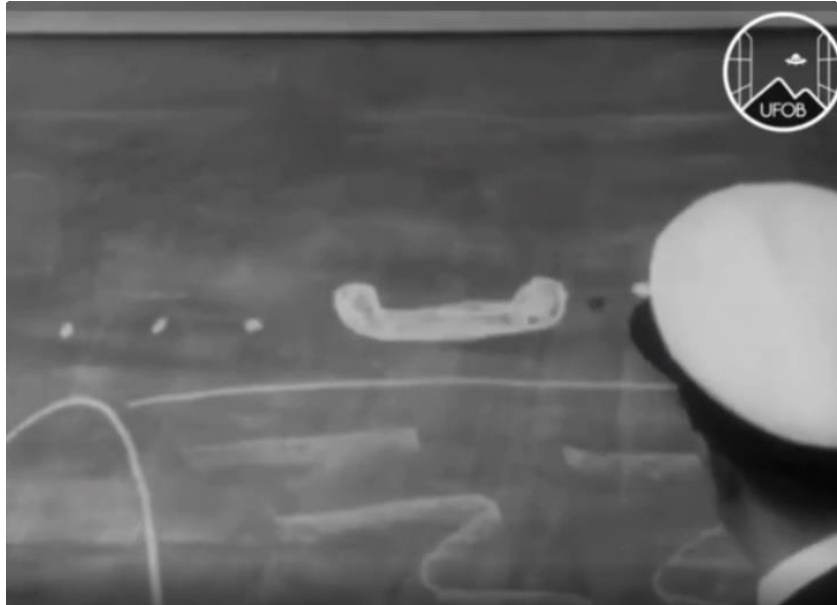
Alcune evidenze vanno subito ricordate:

- non si è mai registrato un incidente fatale a carico di aerei civili la cui causa sia stata imputata agli UFO;
- coloro che sono stati testimoni oculari di avvistamenti non risulta abbiano contratto "poteri" speciali, né che siano stati oggetto di particolari problemi di salute;
- gli avvistamenti si sono concentrati in lassi di tempo ben precisi e in questi ultimi anni si sono diradati.

Quelli che seguono sono alcuni degli incontri che hanno riguardato aerei civili, mentre abbiamo evitato di parlare di casi ove sono stati coinvolti aerei militari. Riteniamo sia più interessante ricordare eventi registrati da piloti civili che non quelli fatti da personale militare per i quali potrebbe valere l'obbligo di non diffusione di particolari.

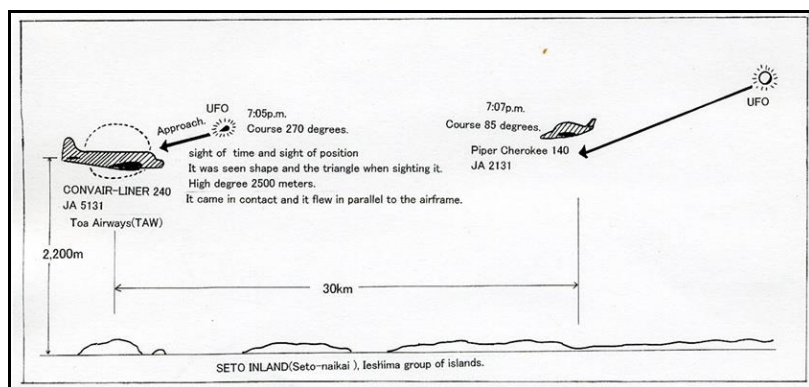
- 30 giugno 1954. Boeing 377 Stratocruiser della compagnia britannica BOAC, volo da New York a Londra. Il quadrimotore si trovava a 6.000 metri di quota ed aveva da poco sorvolato Goose Bay quando il comandante James Howard e il suo secondo Lee Boyd notarono di fronte a loro in lontananza un corpo gigantesco che si trovava quasi alla loro stessa quota sull'oceano. Per circa venti minuti equipaggio e passeggeri poterono osservare l'oggetto intruso ad una distanza stimata di circa 8 chilometri che in pratica procedeva alla stessa velocità del Boeing. Venne precisato che dal corpo di questo oggetto uscivano oggetti volanti più piccoli. Forma dell'oggetto? *"Alle volte sembrava un triangolo, altre volte la punta di una freccia, altre volte ricordava la forma della cornetta telefonica posta in orizzontale."*

L'immagine che vi mostriamo è tratta dall'intervista che il capitano e il suo equipaggio fecero al loro arrivo a Londra e mostra il comandante Howard che su una lavagna disegna una delle forme che era apparsa. (1)



• 19 marzo 1965. Convair 240 della compagnia giapponese TOA Airways. Il bimotore che svolgeva un servizio domestico era pilotato dal comandante Yoshaki Inaba. L'aereo si trovava in prossimità di Osaka quando improvvisamente *“ nel cielo comparve un corpo misterioso di forma ellittica il quale emetteva una forte luce di color verde. Avevamo appena passato Himeji e stavamo volando ad una quota di 2.000 metri quando l'ordigno volante si è subito messo nella nostra scia dandoci l'impressione che ci inseguisse, e poi si è fermato.”* Poi si rimise in moto ponendosi al di sopra della nostra ala sinistra, ci ha seguito per circa 90 chilometri attraversando insieme a noi il mare interno fino a quando raggiungemmo il cielo di Matsuyama nell'isola Shikeku. Secondo testimoni oculari a terra quell'ordigno rimase immobile per quasi tre minuti poi man mano si faceva più piccolo, quasi un punto di luce. Un particolare importante in questo avvistamento fu costituito dal fatto che il secondo pilota Tetsu Umashima cercò di mettersi in contatto via radio con i controllori a terra per avvertirli dell'incontro ma tutte le chiamate fatte rimasero senza risposta; non solo, ma anche le apparecchiature di bordo erano rimaste fuori uso per tutto il tempo della presenza dell'ordigno luminoso.

Mentre avvenivano queste chiamate senza risposta, Umashima poté però udire i concitati appelli di un altro pilota, un certo Joji Negishi il quale stava volando su un Piper Apache nei quartieri della zona di Natsuyama e stava anche lui segnalando di essere inseguito da un grande oggetto luminoso. Quindi in pratica a causa della presenza dell'intruso, le comunicazioni con i centri di Controllo a terra non erano possibili, tuttavia le comunicazioni radio lanciate dai due velivoli erano udibili da entrambi gli aerei.



Così è stato ricostruito l'incontro avvenuto il 19 marzo 1965 in Giappone (2)

- 30 novembre 1973. Verso le ore 19.00 un oggetto volante luminoso dell'apparenza di un globo di luce emanante bagliori pulsanti di varia colorazione, dal violetto, all'azzurro e al rosso, viene avvistato nel cielo dell'aeroporto di Caselle. L'oggetto viene visto da tutti gli operatori della torre controllo e dagli equipaggi di tre aerei che si trovavano nella fase di avvicinamento allo scalo. Gli aerei in questione erano un Piper Navajo pilotato da Riccardo Marano, un DC9 in arrivo da Parigi che operava il volo AZ325 pilotato dal comandante Giovanni Mezzelani, e un altro DC9 volo AZ043 diretto a Roma. Contemporaneamente la presenza dell'intruso veniva rilevata da due radar sia quello dell'aeroporto di Caselle, sia dalla base militare di Mortara. Secondo quanto riferiranno altri testimoni oculari l'intruso appariva inizialmente immobile, ma gli spostamenti successivi avvenivano con traiettorie aerodinamicamente incredibili per un velivolo convenzionale.

Il pilota Marano avvertito dalla torre di Caselle della presenza, confermava l'avvistamento a circa 3500 metri da lui ed è in questo frangente che il Piper è soggetto a cabrate, "balli" verticali e deviazioni di rotta. L'UFO sembrava quasi giocare a rimpiazzino con il Piper il cui pilota "in meno di un amen" se lo vede passare da prua in coda.

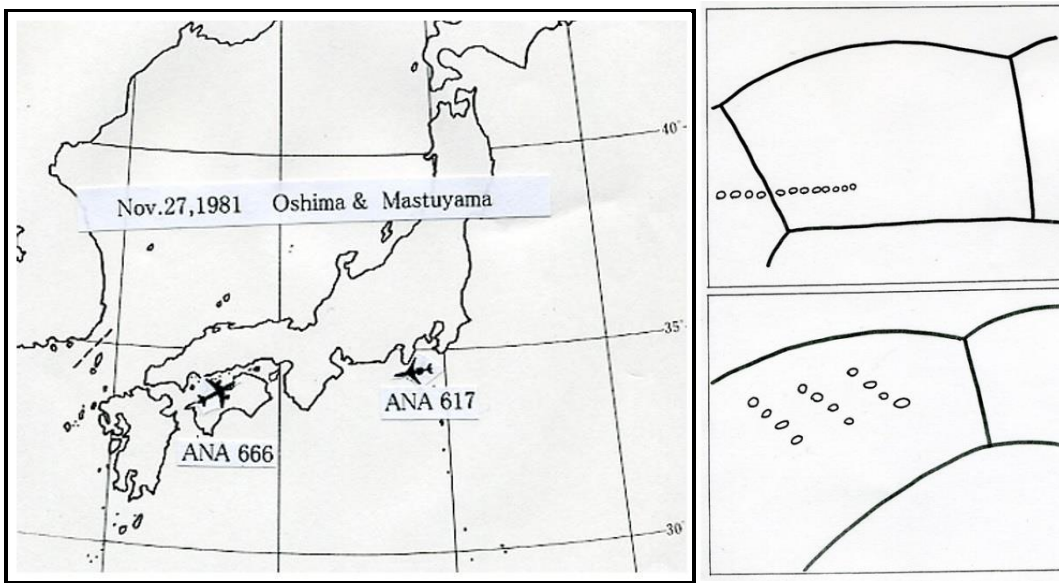


- 9 novembre 1974. Siamo ancora sul cielo di Torino poco prima delle ore 22.00; il capitano Alfonso Isaia è ai comandi di un jet facente parte della flotta privata della Fiat che si accingeva a scendere su Caselle proveniente da Parigi. A circa 2.700 metri di quota notò di fronte a sé una massa splendente di luce bianca. In quello stesso momento il radar del Controllo di Milano segnalò il medesimo oggetto e chiese al pilota Isaia "vedete un traffico a ore 10?". Isaia rispose affermativamente e la torre precisò "non è uno dei nostri aerei." A bordo del jet c'era Edoardo Agnelli figlio del presidente della Fiat Gianni Agnelli.

Dopo quello scambio di comunicazioni vi fu un tentativo da parte del comandante Isaia di avvicinarsi all'intruso per meglio identificarlo, e il comandante poté osservarlo da sotto ove la forma appariva quella di un tubo, mentre portandosi invece alla sua stessa altitudine sembrava apparire come un piatto rovesciato multicolore. Il comandante Isaia prima di far parte della flotta della Fiat era stato colonnello dell'Aeronautica Militare Italiana e queste furono le sue parole pronunciate in merito a quell'incontro: "ammetto che l'uomo possa avere delle allucinazioni e dare corpo all'immaginazione; ma il radar non può. E il radar della torre di Milano rilevò sul suo schermo un UFO mentre io vedevo quell'oggetto."

- 27 novembre 1981. Erano le 17.05 ora locale del Giappone quando l'equipaggio di un Boeing 727 della All Nippon Airways (ANA) in volo fra Nagasaki e Tokyo al largo dell'isola di Oshima notò qualcosa di insolito. L'equipaggio del volo in questione (NH617) vide di fronte a sé una serie orizzontale di 7/8 luci arancioni che

inizialmente vennero scambiate per finestrini di un 747. La singola linea si trasformò improvvisamente in tre file sempre separate le quali poi scomparvero dalla vista. Le luci scomparvero ad una velocità eccezionale. Il capitano Nobuo Takasugi contattò l'ATC per avvertire dell'incontro ma da terra precisarono che sui radar loro non avevano osservato nulla. Stesso avvistamento fu fatto alla stessa ora da un altro velivolo della ANA (volo NH666) il quale anch'esso riferì di una serie di luci orizzontali. Il volo andava da Uwajima a Muroto e si trovava a 9500 metri di quota quando da bordo videro la fila di luci. Nelle immagini sottostanti riportiamo la mappa che mostra l'area dell'avvistamento e i disegni fatti da uno dei due comandanti. (3)



In merito agli "incontri" avvenuti in Giappone vogliamo ricordare che nel 1989 Charles Berlitz, autore del famoso libro "Il triangolo delle Bermude" pubblicò anche "The Dragon's Triangle" nel quale illustrava fatti strani e scomparse di navi e aerei nel Triangolo del Drago un'area che si trova agli antipodi del Triangolo delle Bermude, denominata dai giapponesi "Ma-no Umi" (il Mare del Diavolo) che vediamo ricompresa nell'immagine che segue:



(4)

• 8 febbraio 1982. Un Boeing 727 della compagnia brasiliana Varig è in volo da Fortaleza a Rio de Janeiro quando improvvisamente viene seguito da una brillante luce vista dall'equipaggio, dai passeggeri ed anche da altri aerei in volo. Avviene anche il rilevamento sui radar. Il pilota del 727 Gerson Maciel de Britto giunto a terra farà rapporto sull'accaduto precisando che dopo circa 82 minuti dall'avvenuto decollo, giunto in prossimità della città di Petronila, l'equipaggio aveva notato sulla sinistra dell'aereo una luce simile a quella di un altro velivolo in volo. Non essendogli stato notificato alcun traffico in prossimità il comandante de Britto decide di azionare i fari di atterraggio, accendendoli e spegnendoli a intermittenza pensando così di riuscire a comunicare con quello che credeva essere un aereo pilotato da un suo collega. La notte era limpida con luna piena e l'intensità della luce era compatta e splendente più di Venere e delle altre stelle visibili. Il comandante de Britto suggerì al Controllo di Recife che gli aerei in volo in quella area venissero informati della presenza del traffico sconosciuto. L'osservazione venne confermata anche dal pilota di un 747 della Aerolineas Argentinas che seguiva il 727 a una distanza di trenta minuti. Poco dopo anche il volo Transbrasil 177 da Brasilia a Rio confermò di avere in vista la sorgente luminosa. Infine da terra il controllo comunicò di aver rilevato un traffico a ore 9 dall'aereo di de Britto e a una distanza di circa otto miglia dal 727.

Come si vede si tratta di racconti molto dettagliati i quali smontano la spiegazione che puntualmente veniva fornita dagli organi pubblici preposti dell'immane "probabile pallone sonda", ma che inoltre hanno come testimoni non una singola persona, ma più di una e -in taluni casi- anche del radar di terra.

Qui ci fermiamo nel ricordare incontri fra aerei civili e UFO. Negli anni più recenti agli UFO si sono sostituiti incontri con razzi e missili, non provenienti certo da Marte, i quali purtroppo hanno avuto conseguenze ben più gravi rispetto a quanto da noi fin qui raccontato.

Cesare Falessi (5) indimenticato studioso della materia, così commentava gli UFO: *"La cosa che mi colpisce di più quando sento parlare di UFO è che la gente sembra interessarsene periodicamente: è difficile che si parli a lungo di UFO sulla stampa per due anni consecutivi, così come è molto difficile che si parli di UFO durante l'inverno."*

- (1) https://www.reddit.com/r/UFOB/comments/1hgw1tv/capt_james_howard_crew_and_passengers_on_a_boac/
- (2) "A review of Airplane encounters with Spherical UAP in Japanese Airspace", Kiyoshi Amamiya, 2009.
- (3) I due disegni sono tratti dalla pubblicazione di cui al punto 2)
- (4) Mappa tratta dalla pagina introduttiva del libro "Il Triangolo del Drago" di Charles Berlitz, Sperling & Kupfer editori, 1990 ; è da notare che il libro tratta di aerei scomparsi, ma tutti militari.
- (5) Cesare Falessi (1930-2007) è stato un autore di fantascienza, giornalista aerospaziale italiano, presidente dell'UGAI Unione Giornalisti Aerospaziali Italiani. Diresse assieme ad Armando Silvestri la rivista "Oltre il cielo", prima a pubblicare racconti di fantascienza di autori italiani, accanto ad articoli sull'aviazione e l'astronautica.

11/05/2026

NL 22/26 (11 Maggio 2026)

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermuda, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola Iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.