

RITORNANO GLI UFO

Per i giovani lettori ricordiamo come gli avvistamenti degli "Oggetti volanti non identificati" abbiano avuto il loro massimo periodo di diffusione negli anni cinquanta/sessanta ovvero al termine del secondo conflitto mondiale. E' infatti di quegli anni la gran mole di film usciti sull'argomento mentre nelle librerie le opere di George Adamski, Roberto Pinotti e tanti altri autori esperti dell'argomento erano dei best sellers. Poi improvvisamente è seguito un lungo periodo di silenzio, almeno dal punto di vista ufficiale, ma ora l'argomento è tornato di attualità.

Ad aprile di quest'anno una inattesa notizia è stata diffusa dai media: il Pentagono ha confermato che alcune foto e video di UFO che erano stati portati nel corso degli anni all'attenzione dell'autorità sono da considerarsi legittimi. Abbiamo però una variante sul tema, in questi ultimi tempi anziché di UFO si preferisce parlare di 'UAP' *unidentified aerial phenomena* (fenomeno aereo non identificato). Quindi a breve dovrebbe essere reso noto il rapporto ufficiale che arriva dopo un lento, e interminabile stillicidio di soffuse ammissioni governative sugli avvistamenti UFO. Il rilascio sarà il resoconto più diretto e sostanziale del governo degli Stati Uniti su ciò che i funzionari chiamano fenomeni aerei non identificati (UAP) mai reso pubblico.

Ma perché stiamo parlando di questo argomento nel nostro notiziario sulla sicurezza del volo? Perché di recente sono apparse notizie che hanno riguardato anche velivoli di linea. A febbraio di quest'anno, una trasmissione radio di un equipaggio dell'America Airlines fu captata da un blogger casuale che per caso stava ascoltando su uno scanner radio. Apparentemente si è solo "imbattuto" nella trasmissione. L'aereo stava sorvolando il New Mexico a 37.000 piedi quando l'equipaggio riferì di aver visto un oggetto che sfrecciava sopra di loro. Dialogando con l'ATC, furono informati che i controllori non potevano vedere alcun oggetto sui loro schermi. Nel 2018, un equipaggio della British Airways ha chiamato dopo aver visto una "luce molto luminosa che è scomparsa a velocità molto elevata". L'avvistamento è stato confermato da un altro pilota della Virgin Airlines che ha detto anche di aver visto più oggetti "estremamente luminosi".

Ma non crediate che dal 2018 al 2021 vi sia stato un periodo di vuoto. Date uno sguardo al sito ufficiale governativo degli Stati Uniti "The national UFO reporting Center"

<http://www.nuforc.org/>

e se cliccate su "Latest Ufo reports" vi appariranno centinaia e centinaia di casi che partono addirittura dall'anno 1400 (!) fino ai 258 casi riportati nel solo mese di maggio 2021. I casi vengono riportati con il seguente modello di presentazione:

Occurred : 5/19/2021 20:15 (Entered as : 05/19/2021 20:15)
Reported: 5/19/2021 9:41:07 PM 21:41
Posted: 5/20/2021
Location: Atlanta, GA
Shape: Sphere
Duration: 10 min

Two black UFO over Atlanta one coming close to jet plane.

May 19, 2021, roughly around 8:15 PM I was out with my children and was gazing up at the moon than I saw a black object moving slowly across the sky towards the west, coming up quickly behind the object was a jet airline taking off from Hartsfield airport they came so close they could've collided. I thought I was recording the whole incident but when I look down at my phone it wasn't filming I missed everything. I happen to look back up I saw another black object heading west and this time I got the footage.

Solo per rimanere nel corrente anno:

Maggio 2021	258 casi
Aprile 2021	254 casi
Marzo 2021	237 casi
Febbraio 2021	235 casi
Gennaio 2021	286 casi

Il mese più "prolifico" di avvistamenti è stato aprile 2020 quando sono stato segnalati 1045 rapporti.

Vi sono stati incidenti aerei dovuti a "incontri ravvicinati del terzo tipo"? La risposta è affermativa ed uno è rimasto famoso negli annali. Il primo aprile 1970 un Antonov 24 dell'Aeroflot con 40 passeggeri a bordo più cinque membri di equipaggio è precipitato 25 minuti dopo che era decollato dall'aeroporto di Tolmachevo (1) diretto a Bratsk, provocando la morte di tutti gli occupanti a bordo. Inizialmente fu inevitabile parlare di UFO, ma l'inchiesta chiarì il reale motivo dell sciagura.

Ad una distanza di 131 km da Tolmachevo, mentre saliva a 5.400 metri, il cono anteriore dell'Antonov si scontrò con **una radiosonda**, distruggendo il radar meteorologico dell'aereo e danneggiando la cabina di guida. Fuori controllo, l'Antonov si è rovesciato e ha iniziato a scendere rapidamente. Alla velocità di picchiata di 700 km/h, l'ala e lo stabilizzatore orizzontale si separarono a causa di forze aerodinamiche ben oltre i limiti di progetto dell'aereo. La fusoliera ha poi proseguito per 2,5 km prima di colpire il suolo a 300 km/h e una velocità verticale di 60 m/sec.

Sicuramente l'avvistamento più celebre di un UFO da parte di un aereo di linea è quello avvenuto il 17 novembre 1986 da parte di un equipaggio giapponese (JAL) che era ai comandi di un Boeing 747 volo 1628, da Parigi a Tokyo. L'aereo era in rotta da Parigi all'aeroporto internazionale di Narita, vicino a Tokyo, con un carico di vino Beaujolais (!). Sul segmento del volo da Reykjavík ad Anchorage, alle 17:11 ora locale sopra l'Alaska orientale, l'equipaggio vide per la prima volta due oggetti non identificati alla loro sinistra. Questi si alzarono bruscamente dal basso e si avvicinarono al 747 come per scortarlo. Ognuno aveva due matrici rettangolari di quelle che sembravano essere ugelli o propulsori incandescenti, anche se la loro forma rimaneva non visibile a causa del buio esterno. Durante la loro "vicinanza al 747, il capitano addirittura affermò di sentire un calore diffuso sul proprio viso. Questi due velivoli si allontanarono prima che un terzo oggetto a forma di disco, molto più grande, iniziasse a seguirli. Il controllo del traffico aereo di Anchorage chiese ad un volo United Airlines in arrivo di confermare il traffico non identificato, ma

quando esso e un velivolo militare avvistarono il JAL 1628, non fu possibile distinguere nessun altro velivolo. L'avvistamento durò 50 minuti.

Passano due mesi e il 29 gennaio 1987 ancora un avvistamento nei cieli dell'Alaska. L'equipaggio del volo 53 dell' Alaska Airlines osservò un oggetto in rapido movimento sul radar meteorologico di bordo. Mentre si trovava a 35.000 piedi (11.000 m), circa 97 km a ovest di McGrath, durante un volo da Nome ad Anchorage, il radar dell'aereo registrò un chiaro obiettivo nella loro posizione a ore 12, a 25 miglia (40 km) di distanza.

Mentre non potevano distinguere nessun oggetto o luce visivamente, poterono però notare che l'oggetto radar stava aumentando la sua distanza ad un ritmo molto elevato. Ad ogni scansione del loro radar, a circa 1 secondo di distanza, l'oggetto aggiungeva cinque miglia alla sua distanza, traducendosi in una velocità di 18.000 mph (29.000 km/h). L'oggetto era al di fuori della portata radar dell'ARTCC di Anchorage, e ulteriori dati radar che coprivano il tempo e la posizione specificati non riuscirono a corroborare la dichiarazione dei piloti.

Con ogni probabilità troveremo anche questo evento nel rapporto governativo statunitense di prossima uscita, il quale sicuramente sarà depurato di quelle cause "ingenue" che venivano propinate al pubblico negli anni cinquanta, ovvero radiosonde, meteoriti, detriti spaziali, palloni atmosferici, lanterne cinesi, lanci di razzi... D'altra parte la procedura seguita in quegli anni è ormai ben nota:

"REGOLA UNO: Da circa sessantamila rapporti, sceglierne soltanto seimila che appaiono spiegabili. REGOLA DUE: Spiegarli in questo modo: La Commissione ha accuratamente esaminato e valutato 6.000 casi di presunti avvistamenti ed attività di UFO. Dei seimila casi esaminati, 5.990 si sono dimostrati causati da fenomeni naturali come meteoriti, nubi lenticolari, inversioni di temperatura, plasma, fulmini globulari, eccetera. Altri sono risultati causati da errori da parte di osservatori, i quali hanno scambiato per Ufo oggetti naturali come aerei, palloni aerostatici...e poi concludere in questo modo: in quanto ai dieci casi tuttora inspiegati, allo stadio attuale dei fatti mancano dati che consentirebbero di formulare una adeguata valutazione, ma non vi è alcuna prova che possa suggerire che questo pianeta sia stato visitato, o sia tenuto sotto osservazione da mezzi artificiali d'origine extraterrestre.

REGOLA TRE: Non parlare mai degli altri dieci, venti, trenta casi che non sono stati presi in esame, ed assicurarsi che tutti i casi imbarazzanti vengano fatti rientrare in questa categoria." (2)

In questi ultimi anni ai classici avvistamenti di macchine sconosciute, bisogna aggiungere e tenere presente la novità rappresentata dai droni e annotiamo che è assolutamente importante segnalare incontri di questo tipo perché essi rappresentano una vera minaccia per i velivoli, in particolare quando invadono quello spazio aereo dal quale dovrebbero sempre tenersi fuori.

Il rapporto in uscita rivelerà molti episodi, anche recenti, di avvistamenti insoliti che a buon diritto possono rientrare fra quelli denominati "del terzo tipo". Sulla sua scia è importante che le compagnie aeree richiedano ai loro equipaggi di fare sempre rapporto su tutti gli avvistamenti insoliti, indipendentemente dal fatto che si ritenga se l'intruso sia terrestre o extra. Se c'è un oggetto non identificato nel vostro spazio aereo segnalatelo. Potrebbe essere un pericolo reale e

immediato per altri aerei. La costruzione di un affidabile database è il primo passo per ricostruire i fatti aiutando tutto il sistema aviazione ad evitare incidenti.

- (1) Si trattava del velivolo immatricolato CCCP47751 c/n 79901204. L'aereo svolgeva il volo 1661.
- (2) Si tratta del famoso "Rapporto Condon" portato alla luce da Desmond Leslie e George Adamski nel loro libro "I dischi volanti sono atterrati" Edizioni Mediterranee. 1995 Pagg 20,21.

NL 36/2021 ; 4 giugno 2021

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile

NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipotesi: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020.

Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:
info@ibneditore.it