

NARCAP Investigator's Support Paper
NARCAP IS-04, 2010

Fenomeno Aereo no Identificado y Seguridad Aerea¹

Por el Dr. Richard F. Haines*

Traducido por Jose Lay CEFAA-CHILE

La seguridad es de primordial importancia para todos los que vuelan o están asociados al vuelo. Sin embargo, la mayoría de los norteamericanos nunca ha escuchado decir que los avistamientos de FANI* pueden afectar la seguridad del mismo. Estos incidentes no son investigados por ninguna agencia de gobierno como lo son otros eventos que afectan a los aviones. De hecho, los directivos de aviación han impedido que salgan a luz, censurando de diversas maneras el proceso de informar. Los pilotos que hacen un informe oficial sobre FANI continúan siendo ridiculizados por oficiales de gobierno y/o de sus propias aerolíneas y son instruidos para no reportar sus avistamientos públicamente. Esta actitud no le sirve a nadie y, de hecho, nos pone a todos en mayor peligro al viajar en aviones. Impide que la comunidad científica adquiera la información necesaria para investigar el origen de estos FANI, y a su vez, previene que organizaciones de pilotos tomen acción o provean a sus miembros con entrenamiento especializado y protocolos de seguridad. Pese a todo, estos inusuales fenómenos aéreos han continuado plagando las operaciones de vuelo militares, comerciales y privadas durante muchos años.

El incidente de cuasi-colisión*, descrito por el teniente Guerra sobre Portugal en 1982, es un poderoso ejemplo de un caso en que la seguridad de la aviación fue desafiada por un objeto no identificado, de acuerdo a cualquier estándar, ya sea militar, privado o comercial. Cualquier piloto en el mundo se sentiría justificadamente preocupado, y aun, atemorizado, si un vehículo en vuelo, con el que no se puede establecer comunicación, efectúa una

¹ This paper was originally published as Chapter 5 “Unidentified Aerial Phenomena and Aviation Safety” in the book UFOs: Generals, Pilots and Government Officials Go on the Record by Leslie Kean. Harmony Books, New York, 2010. Original illustrations are not included.

aproximación a alta velocidad para luego detenerse inesperadamente, a pocos metros. El teniente Guerra y sus dos pilotos acompañantes deberían ser elogiados por reportar este extraño incidente a sus oficiales, aunque las presiones en contra de hacerlo, son menos intensas en Europa y Sudamérica que aquí (en los Estados Unidos). Más aún, el general Ferreira, entonces Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Portuguesa, voluntariamente puso todos los informes obtenidos a disposición de un grupo de estudio científico calificado para investigar (el caso) – Un escenario que, desafortunadamente, nosotros no vemos en los Estados Unidos. Pese a que todos estamos siendo igualmente afectados por el hecho que los FANI pueden aparecer sin aviso en cualquier momento y lugar.

*UAP: FANI (Fenómeno Aéreo no Identificado) N del T.

*Near-miss” en Inglés.

Tres tipos de comportamiento dinámico de FANI han sido reportados frecuentemente. Los primeros y más importantes son las cuasi-colisiones y maniobras a alta velocidad de FANI cerca de aviones. En muchos casos la distancia involucrada es relativamente pequeña – del orden de una decena de metros, generalmente - entre el avión y el fenómeno aéreo reportado, lo que los califica como cuasi-colisiones según los estándares de aviación federal en los Estados Unidos y el Reino Unido. Si bien el cálculo estimado de distancia del piloto puede ser afectado por la oscuridad, o la falta de elementos confiables de comparación, estos profesionales altamente entrenados son generalmente muy precisos y su margen de error es muy pequeño.

Afortunadamente, la amenaza física inmediata de una colisión en pleno vuelo parece poco probable debido al alto grado de maniobrabilidad exhibido por los FANI. En muchos casos, los objetos evitan rápidamente una colisión en el último minuto y no dejan al piloto efectuar estas maniobras. Pero en algunos casos, las reacciones de los pilotos también pueden posar un problema. Con objeto de evitar una prevista colisión con FANI, algunos han efectuado violentos controles en los mandos que han resultado con heridas en pasajeros y tripulaciones de vuelo. Y siempre está el peligro que el piloto haga una maniobra equivocada en el momento equivocado durante un encuentro extremadamente cercano y podría ocurrir una colisión en pleno vuelo.

En un ejemplo, un avión tanque Boeing KB-50 de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, se encontraba efectuando un aterrizaje nocturno en la Base Aérea Pope de Carolina del Norte cuando el piloto, y la tripulación, se percataron de un objeto y vieron extrañas luces. En su aproximación final, el piloto tuvo que maniobrar alrededor del objeto, elevarse nuevamente, y esperar a que el objeto se marchara. Personal de la Fuerza Aérea en la torre vieron el FANI suspendido sobre el aeropuerto y los observaron con binoculares durante 20 minutos, afirmando que no se trataba de un fenómeno atmosférico de ningún tipo. Oficiales

de la Fuerza Aérea reconocieron que “el FANI presentó un peligro para aviones operando en esa área.” Este es uno de los pocos comunicados oficiales registrados para este efecto.

El segundo impacto que pueden tener los FANI en la seguridad de la aviación es afectar el correcto funcionamiento del equipo de orientación, sistemas de control de vuelo, operaciones de radar, y comunicaciones de radio con interferencia de su supuesta radiación electromagnética. Obviamente, en situaciones donde los pilotos confían en sus instrumentos, la probabilidad de un incidente o accidente aumenta cuando efectos electromagnéticos anómalos los hacen fallar. Afortunadamente, en la mayoría de los casos, el equipo reanuda su normal funcionamiento después de que el objeto desaparece.

Finalmente, distracciones producidas por encuentros cercanos con FANI desvían la atención de la tripulación y pueden perjudicar su habilidad para volar el aparato con seguridad. Resulta comprensible que presenciar objetos raros o luces inexplicables volando al lado de un avión, o circundándolo, resultaría desconcertante para cualquiera a bordo, especialmente para aquellos responsables por la seguridad de los pasajeros.

La información que he recabado para documentar casos de FANI afectando la seguridad de la aviación proviene de mi extensa base de datos. Consiste en reportes de pilotos y controladores de tráfico aéreo tomados de fuentes oficiales de Estados Unidos y otros gobiernos, entrevistas privadas, y reportes de colegas internacionales que han trabajado estrechamente con NARCAP (*Centro Nacional de Aviación de Reportes de Fenómenos Anómalos*). De acuerdo a nuestras estadísticas, durante una carrera promedio de vuelo comercial, un piloto tiene más o menos la misma chance de ver un FANI como de chocar con un pájaro en pleno vuelo o de encontrarse con trombas de viento extremas. La amenaza para la seguridad es pequeña pero potencialmente significativa y debería ser tratada como cualquier otro peligro no frecuente para la seguridad. Muchos problemas de seguridad no son reportados o lo son, minimizados, pero la diferencia estriba en que los choques con pájaros y trombas de viento son actualmente eventos aceptables de reportar mientras que los FANI no lo son.

Tres casos sobre Australia y Nueva Zelandia son de gran interés, ilustrando los efectos sobre los que me estoy refiriendo. El 22 de Agosto de 1968, a las 5:40 p.m. aproximadamente, dos pilotos se encontraban volando a 8.000 pies de altura (2.438 m.) De Adelaida hacia Perth, en Australia en un avión mono-motor Piper Navajo, cuando observaron un objeto muy grande con forma de cigarro rodeado por cinco objetos más pequeños. La extraña formación mantuvo un ángulo constante en relación a su ruta de vuelo durante más de diez minutos, mientras volaban a 195 nudos (360 km/h). Uno de los pilotos dijo más tarde: “El grande se abrió en el centro y objetos más pequeños salían y entraban del mismo”. Se contactó al Control de Tráfico de Tierra el que contestó que no había tráfico

reportado en el área. En este punto su radio falló en todas las frecuencias hasta que el objeto se alejó “como si hubiese recibido una orden.”

Diez años más tarde, sucedió un evento espeluznante. Un piloto privado se perdió en ruta hacia King Island al sur de Melbourne Australia, luego de un encuentro muy aterrador y cercano con un enorme objeto desconocido. El 21 de Octubre de 1978, Frederick Valentich, de veinte años de edad, había alquilado un avión mono motor a hélice, Cessna 182L, para efectuar un corto vuelo nocturno. Justo después de las 9:00 p.m. se comunicó por radio con el aeropuerto Tullamarine de Melbourne, mientras volaba a una altura de 4.500 pies (1370 m) sobre las aguas del estrecho de Bass. Durante cinco minutos y medio conversó con el especialista de servicio de vuelo Steve Robey y el aeropuerto de Melbourne acerca de algo no identificado que rondaba alrededor de su avión, enfilando directamente hacia él y acosándolo. La cinta de grabación terminó con catorce segundos de extraños e inusuales ruidos metálicos y luego, el silencio.

A continuación sigue la transcripción de voces entre Robey en el Servicio de Vuelo de Melbourne y Valentich en su avión Cessna, que estaba registrado y es referido como Delta Sierra Julieta. He estudiado cuidadosamente la grabación y he notado las muchas veces en las que la inflexión de voz de Valentich sube al final de sus transmisiones, como si estuviese haciendo una pregunta. El joven piloto se encontraba claramente desorientado hacia las 9:10 p.m. a más tardar, o probablemente antes de eso. Hay muchas pausas durante sus transmisiones que están indicadas por tres puntos suspensivos.

9:06:14 **Valentich:** Melbourne, este es Delta, Sierra, Julieta. ¿Tiene algún tráfico bajo cinco mil (pies)?

9:06:23 **Robey:** Delta, Sierra, Julieta – no hay tráfico conocido.

9:06:26 **Valentich:** Delta, Sierra, Julieta – Yo estoy – parece ser un avión grande bajo cinco mil (1500 m).

9:06:46 **Robey:** Delta, Sierra, Julieta- ¿Qué tipo de avión es?

9:06:50 **Valentich:** Delta, Sierra, Julieta – no lo puedo constatar. Son cuatro brillantes...me parecen luces de aterrizaje.

9:07:04 **Robey:** Delta Sierra Julieta.

9:07:32 **Valentich:** Melbourne este (es) Delta Sierra Julieta. El avión acaba de pasar por encima de mí por lo menos a mil pies (300 m) más arriba.

9:07:43 **Robey:** Delta Sierra Julieta – entendido- y es un avión grande - ¿Confirme?

9:07:47 **Valentich:** Eh, desconocido, por la velocidad a la que está viajando... ¿Hay algún avión de la Fuerza Aérea en la vecindad?

9:07:57 **Robey:** Delta Sierra Julieta. No hay avión conocido en la vecindad.

9:08:18 **Valentich:** Melbourne – ahora se está acercando desde el este – viene hacia mí.

9:08:28 **Robey:** Delta Sierra Julieta.

9:08:49 **Valentich:** Delta Sierra Julieta. Me parece que está jugando algún tipo de juego – está volando sobre mí dos...tres veces cada vez a velocidades que no puedo precisar.

9:09:02 **Robey:** Delta Sierra Julieta- entendido- ¿Cuál es su nivel actual?

9:09:06 **Valentich:** Mi nivel es cuatro mil y quinientos, cuatro cinco cero cero (1300 m)

9:09:11 **Robey:** Delta Sierra Julieta...y confirme- usted no puede identificar al avión.

9:09:14 **Valentich:** Afirmativo.

9:09:18 **Robey:** Delta Sierra Julieta – Entendido...espere.

9:09:28 **Valentich:** Melbourne – Delta Sierra Julieta. No es un avión...es...

9:09:46 **Robey:** Delta Sierra Julieta, Melbourne. ¿Puede describir el...eh, avión?

9:09:52 **Valentich:** Delta Sierra Julieta...mientras pasa volando es una forma alargada...no puedo identificar más que eso. Tiene tanta velocidad...Está justo detrás de mí, ¿Melbourne?

9:10:07 **Robey:** Delta Sierra Julieta – entendido. ¿Y, de qué tamaño sería el eh...objeto?

9:10:20 **Valentich:** Delta Sierra Julieta – Melbourne. Me parece que me está persiguiendo. Lo que estoy haciendo ahora es orbitar, y la cosa también está orbitando encima de mí...Tiene una luz verde y es como metálico. Es todo brillante por fuera.

9:10:43 **Robey:** Delta Sierra Julieta.

9:10:48: **Valentich:** Delta Sierra Julieta...ahora recién desapareció.

9:10:57 **Robey:** Delta Sierra Julieta.

9:11:03 **Valentich:** Melbourne, ¿sabe usted qué tipo de avión es? ¿Es algún tipo de avión militar?

9:11:08 **Robey:** Delta Sierra Julieta. Confirme que el...eh, avión desapareció.

9:11:14 **Valentich**: Repita de nuevo.

9:11:17 **Robey**: Delta Sierra Julieta. ¿El avión todavía está con usted?

9:11:23 **Valentich**: Delta Sierra Julieta... está, ah... (Ahora) se está acercando desde el sudoeste.

9:11:37 **Robey**: Delta Sierra Julieta.

9:11:52 **Valentich**: Delta Sierra Julieta – el motor está, está fallando. Lo tengo puesto a veintitrés – veinticuatro...y la cosa está tosiendo, (“problema de motor”...es audible en la cinta de audio)

9:12:04 **Robey**: Delta Sierra Julieta – entendido ¿Cuáles son sus intenciones?

9:12:09 **Valentich**: Mis intenciones son ah...ir a la isla King – ah, Melbourne, ese extraño avión está de nuevo suspendido sobre mí y no es un avión.

9:12:22 **Robey**: Delta Sierra Julieta.

9:12:28 **Valentich**: Delta Sierra Julieta – Melbourne... (Una pausa de 17 segundos que es muy extraña, es audible un sonido metálico pulsante, sin un patrón en tiempo o frecuencia discernible.)

9:12:49 **Robey**: Delta Sierra Julieta, Melbourne

Fin de la transcripción.

Nunca más se supo de Valentich.

La descripción de Valentich de “una luz verde y algo como metálico, todo brillante por fuera” es importante. En los años que siguieron al evento, un colega obtuvo reportes de veinte testigos visuales en la región describiendo, una luz **verde** moviéndose erráticamente, a la misma hora en la noche del vuelo de Valentich. Años más tarde viajé al balneario de Apollo Bay, Australia, e interrogué a Ken Hansen que tenía 47 años de edad en la época del incidente, junto a sus dos sobrinas. Hansen iba viajando con las dos niñas cuando ellas vieron, arriba en el cielo, un avión junto a una gran luz verde. La presencia de esa segunda luz era tan inusual que Hansen decidió detenerse y salir de su automóvil. Declaró que cuando lo hizo, vio claramente una segunda luz grande, verdosa, circular “como si fuese montada sobre el avión. Su tamaño visual, como lo describió, era equivalente a una pelota de tenis sostenida con el brazo extendido, y la proporción con el avión de cuatro a uno. Suponiendo que este cálculo estimado es preciso, el OVNI tendría unos 48 pies (15 m) de envergadura. Su color verde era similar a las luces de navegación de un avión. Hansen notó

que mantuvo una distancia constante por sobre y ligeramente detrás de las luces del avión, mientras observó durante quince a veinte segundos, hasta que ambas luces desaparecieron de vista.

Esa noche le habló a su esposa acerca de la luz verde, antes que supiese algo sobre lo reportado por Valentich. Cuando nos reunimos, sus sobrinas confirmaron los detalles provistos por su tío. Pude obtener valiosa información yendo con Hansen al lugar donde había detenido su auto porque él reconstituyó para nosotros lo que vio.

El relato del encuentro de Valentich con un OVNI y su subsecuente desaparición fue reportado por los medios de comunicación en todo el mundo atrayendo mucha atención. A pesar de los esfuerzos coordinados de pilotos privados y de los aviones de búsqueda y rescate del gobierno australiano, nunca se ha encontrado señal alguna de él o de su avión. Hay suficiente evidencia para sugerir que, probablemente, se estrelló en el mar entre tres y doce millas (5 y 20 km) de la costa, pero es muy probable que jamás sepamos lo que sucedió. La naturaleza del enorme objeto con luces verdes que acompañó al avión durante sus últimos minutos permanece aún más en el misterio.

Casi dos meses después, un extraordinario avistamiento aéreo fue documentado sobre Nueva Zelanda. El capitán Bill Startup, experimentado piloto trabajando para Safe Air Ltd., con veintitrés años de experiencia y 14.000 horas de vuelo, y su copiloto Robert Guard con 7.000 horas de vuelo, fueron, los testigos clave. El avión de carga Argosy que piloteaban estaba haciendo entregas de periódicos entre Wellington y Christchurch a cierta distancia de la costa de Kaikoura en South Island. El reportero de televisión australiana Quentin Fogarty del canal O de Melbourne, su camarógrafo David Crockett y el operador de sonido Ngaire Crockett también se encontraban a bordo porque un OVNI había sido visto por tripulaciones aéreas y detectado por radar unos diez días antes en la misma ruta. Fogarty se encontraba haciendo un documental de televisión acerca de estos eventos anteriores, en parte por un creciente interés en OVNIS luego de la desaparición de Valentich. Él (Fogarty), deseaba filmación de apoyo para su documental así es que se unió a la entrega de periódicos el 30 de Diciembre de 1978 con este propósito. Nunca esperó ser él mismo, testigo de ningún fenómeno extraño.

Pero justo después de la medianoche durante ese vuelo, aparecieron una serie de fenómenos luminosos que escoltaron al avión y maniobraron a su alrededor. El capitán Startup y el copiloto Guard, que conocían y estaban familiarizados con las luces a lo largo de la costa fueron los primeros en darse cuenta de las extrañas luces frente a ellos. Por cerca de treinta minutos, el camarógrafo Crockett captó los objetos luminosos en film a color de 16mm, mientras Fogarty comentaba en cámara mientras se desarrollaban los eventos. Al mismo tiempo, los sistemas de a bordo, y el control de tráfico aéreo de

Wellington, Nueva Zelanda, captaron los objetos en radar mientras eran observados por el capitán Startup y los otros a bordo. Las lecturas de radar fueron comunicadas a los pilotos por el controlador de tráfico aéreo Geoffrey Causer y testimoniadas por Bryan Chalmers, técnico en mantención de radares. Causer mantuvo comunicación constante con los pilotos durante el incidente y el dialogo completo fue grabado en cinta.

Yo he visto la filmación de estas imágenes inusuales – mostrando luces brillantes en y fuera de foco, algunas redondas, otras sugerentes de una forma de disco – que también han sido cuidadosamente analizadas por otros. Las luces desaparecieron y reaparecieron en lugares completamente diferentes, algunas veces varias de ellas al mismo tiempo. Su comportamiento no puede ser explicado por la física aérea normal.

En un momento, los testigos en el avión observaron luces volando en formación con el avión. Luego ellos escucharon al controlador de tráfico aéreo decir que el fenómeno se encontraba tan cerca del avión que la definición del radar no podía separar a los dos. Causer registró solo una señal en la pantalla de radar pero era dos veces el tamaño de la que había antes. “Hay un blanco fuerte en formación con usted. Podría estar a su derecha o izquierda. Su blanco ha doblado su tamaño. Chalmers también observó el blanco de doble tamaño. Parecía como si dos aviones estuviesen volando a la misma velocidad tan cerca de cada uno que no podían ser distinguidos en el radar. Tal proximidad por supuesto podría ser una amenaza para la seguridad de aviación pero este avión no sufrió malos efectos.

Estos son casos inusuales. Eventos breves involucrando cuasi- colisiones son más comunes. El 8 de Agosto de 1994, un vuelo comercial en ruta desde Acapulco, Guerrero, hacia ciudad de Méjico, Méjico. Casi choca con un FANI que salió repentinamente de una nube dirigiéndose hacia el avión. Afortunadamente, el FANI maniobró para evitar la colisión. Un Boeing 737 de la línea comercial Transocean Air se encontraba en ruta desde la Prefectura de Okinawa hacia Tokio a velocidad de crucero el 11 de Noviembre de 1998, cuando el primer oficial vio repentinamente dos “luces estroboscópicas” al frente. Las dos luces se separaron rápidamente y él efectuó un descenso para evitar una colisión. En estos dos casos ningún objeto fue detectado por el radar de tierra. El 2004, en una tarde soleada, durante la aproximación de un vuelo comercial al aeropuerto de Sao Paulo, ambos miembros de la tripulación vieron una esfera luminosa al frente de ellos que permaneció a su altura mientras descendían. El avión a turbohélice tuvo que virar abruptamente y descender para evitar una colisión.

En América, el caso del capitán Phil Schultz es excepcional –uno que personalmente investigué. Entrevisté al capitán extensamente y recibí de él un reporte de Avistamiento Aéreo, manuscrito, de seis páginas.

En 1981, el capitán Schultz se encontraba piloteando el vuelo 842 de San Francisco al aeropuerto John F. Kennedy sobre el lago Michigan en un claro día de verano. Repentinamente, vio “un objeto grande, redondo, metálico plateado”, con seis ventanillas negras igualmente espaciadas alrededor de su circunferencia que, rápidamente, “descendía hacia la atmósfera desde arriba”. El capitán Schultz y su copiloto estaban tan cerca del objeto que parecía tan grande como un grano de uva sostenido con el brazo alargado. Esperando una colisión en pleno vuelo, ellos se prepararon para el impacto. El objeto entonces realizó un brusco giro a alta velocidad, eludiendo al avión y luego se alejó.

Schultz no hizo ningún reporte con TWA, sino que trabajó diligentemente conmigo para reconstruir acuciosamente el evento desde la cabina de su avión. Esto me permitió establecer muchos factores importantes acerca del evento. Su velocidad de aproximación y partida fue calculada en unas 1.000 millas por hora, además con un brusco giro a altos G*. No se sintió onda de choque o turbulencia en ningún momento. El piloto automático del avión permaneció conectado durante todo el encuentro y no se notaron efectos electromagnéticos. El primer oficial vio los dos tercios finales del evento pero el ingeniero de vuelo no vio nada debido a su posición detrás en la cabina. El centro de Chicago no tenía otro tráfico en el área, aunque su radar, en ese entonces, tenía un alcance de 150 millas (241 km).

Con una vasta experiencia como piloto de caza de la Marina durante la guerra de Corea y posterior a ella, el capitán Schultz jamás acepto la realidad de los OVNI antes de este incidente. Este encuentro cambió inmediatamente sus creencias. Cuando le pregunté qué pensaba lo que era el objeto, me contestó rápidamente: “No existe duda que el objeto era extraterrestre.”

*altos “G” se refiere a la fuerza de gravedad. NT

También en América, una muy extraña, aparente colisión en vuelo a baja altura ocurrió en Octubre 23 del 2002. Justo al noreste de Mobile, Alabama. De acuerdo a un reporte de accidente del Consejo Nacional de Seguridad del Transporte* NTBS*. En ruta desde Mobile hacia Montgomery, Thomas Preziose, de 54 años, con un total de 4.000 horas de vuelo a su haber, iba piloteando solo con un cargamento de unas 420 libras en documentos. Despegó a las 7:40 p.m. El reporte preliminar del accidente estableció que el Cessna 208B, un Cargomaster con registro FAA Número N76U – un aeroplano comercial de ala alta- **“chocó en pleno vuelo con un objeto desconocido”**. (Las negrillas son del Dr. Haines) a 3.000 pies y descendió sin control en aguas pantanosas en la Bahía Big Bateau en el Fuerte Español de Alabama. La colisión ocurrió seis minutos después del despegue, aproximadamente a las 7:46 p.m. Curiosamente, el Consejo Nacional de Seguridad del

Transporte estimó conveniente evacuar un nuevo informe que no menciona la colisión con un objeto desconocido.

Basándonos en información obtenida, de un sistema de observación de superficie, situado a 7.7 millas (12 km) del lugar del accidente, registrado a las 6:53 p.m. había una capa de nubes, dispersas a 700 pies (200 m) y una nubosidad más sólida desde los 1.200 pies (365 m), con aire claro entremedio y una visibilidad de cinco millas (8 km). El viento soplaba a 11 nudos a 60 grados. Puede ser significativo para este fatal accidente el hecho que un DC-10 pasara a unos 1.000 pies (300 m) por sobre el Cessna luego de aproximarse desde las 11 en relación a su posición a las 7:45 – segundos antes del accidente – y podría haber producido una turbulencia en el vórtice del ala. Luego, el piloto exclamó sus últimas palabras “Nave Nocturna 282, Necesitaba desviarme, necesitaba desviarme, necesitaba desviarme, necesitaba...- (fin de la transmisión a las 7:45:57 p.m.).

Si Preziose colisionó con un objeto físico, este nunca fue localizado. Sin embargo, un extraño residuo (referido como “marcas de transferencia”) fue encontrado, marcando, a lo menos catorce aéreas diferentes del avión derribado, que estaban diseminadas dentro y fuera del avión. La empaquetadura del motor se había partido en dos, sugiriendo una gran fuerza de impacto. Desafortunadamente, aparatos de registro de datos de radar no estaban operativos en el momento del accidente, pero tampoco el Consejo (NTSB) solicitó datos de radar de la Estación Aero- Naval de Pensacola a menos de una hora del lugar. El DC-10 que pasó por sobre el Cessna justo antes del accidente fue inspeccionado al aterrizar y no se le encontró ningún daño.

El reporte final del NTSB indicó que el accidente fue causado por desorientación del piloto. Sin embargo, una investigación independiente encontró numerosas discrepancias con respecto a ambos documentos de la FAA* y la investigación conducida por NTSB.

Varias muestras del residuo rojo en el Cargomaster fueron analizadas, utilizando un Espectroscopio Transformador Infrarrojo Fourier. Una muestra roja fue encontrada muy similar a material de referencia consistente en un polímero iso-oftalato con la posible presencia de silicatos compuestos inorgánicos. Otra muestra de metal al descubierto del ala fue hallada parecida a material de referencia consistente en materiales epóxicos con algún relleno de silicatos inorgánicos. “Si bien algunos segmentos de metal pertenecientes a UAV (Vehículos Aéreos No Tripulados) también fueron objeto del mismo análisis para comparación, poco se ha dicho sobre estas averiguaciones excepto que su composición era “significativamente diferente” de las marcas rojas de residuo. La base mas cercana utilizando UAV es la base Tyndall en Ciudad de Panamá, Florida, a unas 150 millas (241 km) al Este Sudeste.

Si algo golpeó a este avión, ciertamente califica como FANI hasta que sea positivamente identificado.

Considerando los numerosos tipos de maniobras reportadas sobre los FANI está clara que cualquiera que sea el fenómeno, parece ser capaz de superar a los aviones de alto rendimiento en todo aspecto. Esta misma conclusión fue la de un reporte recientemente desclasificado en el Reino Unido. En la mayoría de los reportes de estos pilotos, el avión parece ser “el foco de atención” del fenómeno; esta conjetura también ha sido respaldada por varios cientos de reportes de pilotos extranjeros altamente calificados. Cientos de reportes en mis archivos sugieren que la variedad de los fenómenos está asociada con un alto grado de inteligencia y deliberado control del vuelo.

La mayoría de los reportes de pilotos indican que el FANI tiende a aproximarse al avión durante la oscuridad. En la noche, es posible ver los colores, fácilmente discernibles, ya sea en pequeñas zonas (similares a fuentes individuales de luz) y/o más difusamente sobre toda su superficie. La apariencia del formato de luces de los FANI presenta variadas formas; pueden ser interpretadas como luces anti-colisión o de navegación, y aunque las luces azules intensas están prohibidas en América, estas son reportadas en algunos casos.

La mayoría de los pilotos comprende que, durante su carrera, experimentarán una gran variedad de fenómenos visuales en la atmósfera, pero no esperan que algunos de ellos permanezcan sin explicación, después de considerar todos los fenómenos naturales y objetos hechos por el hombre. Cuando esto sucede, cada testigo es dejado en un persistente estado de incertidumbre acerca de la verdadera identidad de lo que fue visto y debe luchar con la decisión de reportar o no reportar el evento.

Lo más probable es que él o ella no lo hagan. Los pilotos saben cómo son tratadas las personas cuando discuten o reportan extraños avistamientos y no se sienten inclinados a arriesgar el ridículo o la pérdida de su empleo. Yo llamo a esto “la ley de disminución de reportes” – un efecto de retroalimentación negativo que inhibe cada vez más a la gente para decir lo que han visto. El efecto a largo plazo es que menos datos confiables se ponen a disposición para un estudio serio, y todo el sujeto de los FANI cae más y más en el terreno de los mitos y el del humor social. . Como esto ha estado sucediendo durante décadas, los administradores de aerolíneas y los burócratas de gobierno pueden, válidamente, reclamar que no hay nada que investigar o tomar en serio porque los pilotos no están reportando nada. Y los científicos, que con justa razón claman, que no pueden estudiar un fenómeno sin tener datos confiables, ¡están justificados en desinteresarse! Desde ya raros, los fenómenos “anómalos” parecen transformarse en aún más raros, reforzando la creencia equivocada de que estos eventos no suceden, en primer lugar.

Los controladores de tráfico aéreo están frecuentemente en conocimiento acerca de estos encuentros no reportados con FANI ya que, normalmente, son los primeros en recibir llamadas por radio de los tripulantes de cabina sobre los FANI, o captan los blancos en el radar. Un controlador del Centro de Control de Tráfico de Ruta Aérea de Los Ángeles escribió, “En mis seis años en el Centro, personalmente he sido partícipe de tres encuentros extraños, no militares y tampoco civiles. Yo soy uno de 15.000 controladores por lo que tiene que haber muchos más sin reportar... En un cuarto incidente yo me encontraba presente (en el área pero no en el sector) el controlador informó al supervisor acerca del encuentro y luego ambos determinaron que no había nada en el radar y solo movieron sus cabezas y se llevaron la mano a la barbilla y... eso fue todo. Nadie sabe qué hacer realmente.

Basándonos en encuestas y entrevistas a pilotos conducidas por colegas de NARCAP y personalmente, estimamos que solo un 5 a 10 por ciento de los avistamientos de pilotos son reportados. A menos que implementemos cambios de política, las tripulaciones aéreas continuarán permaneciendo en silencio.

La Historia está llena de ejemplos sobre temas que han sido previamente ridiculizados y que han resultado ser importantes para la Humanidad, como lo puede confirmar un estudio de la historia de la ciencia. No podemos ignorar el FANI porque nos sentimos incómodos con su mero pensamiento. Ni el actual prejuicio de la sociedad ni su ignorancia asociada acerca del FANI pueden prevenir sus continuas apariciones y tampoco tales reacciones prueban que ellos no existen. El fenómeno simplemente no se marchará.

*El Autor, Dr. Richard Haines es Asesor Científico de NARCAP. Mundialmente conocido en círculos especializados, trabajó en el Centro de Investigación Ames de la NASA y participó en los proyectos Gemini, Apolo, Skylab y la Estación Espacial Internacional. Fue Director del programa de evaluación conjunto NASA/FAA “Head-up Display”. Fue nombrado Jefe de la Oficina De Los Factores Humanos en NASA-Ames en 1986.

El Dr. Haines ha publicado más de setenta trabajos en las revistas científicas más importantes y más de veinte informes gubernamentales para la NASA. Luego de su retiro en 1988, trabajó como principal investigador científico para RECOM Technologies Inc. (Instituto de Investigación de Ciencias de Computación Avanzada).