

DISCOS

RELATÓRIO SOBRE OS OBJETOS AÉREOS NÃO IDENTIFICADOS.

Voadores

EDWARD J. RUPPELT

DISCOS VOADORES

CAP. EDWARD J. RUPPELT

*Ex-Chefe do Projeto Blue Book da
Força Aérea Americana*

DISCOS VOADORES

RELATÓRIO SOBRE OS
OBJETOS AÉREOS NÃO IDENTIFICADOS

(Que são eles? Jatos? Pá-
saros refletindo luzes de cidades?
Balões? Alucinações? Pedacos de
papel? ASTRONAVES DE OUTROS
PLANÉTAS?)

Tradução de

J. ESCOBAR FARIA

E

AURIPHEBO BERRANCE SIMÕES

Capa de

FERNANDO LEMOS



DIFUSÃO EUROPÉIA DO LIVRO

R. Bento Freitas, 362

R. Marquês de Itu, 79

SÃO PAULO

1959

Titulo do original:

The report on unidentified flying objects

Direitos exclusivos para a lingua portuguesa

Difusão Européia do Livro — São Paulo

P R E F A C I O

A TRADUÇÃO vernácula do livro do Capitão Edward J. Ruppelt constitui um empreendimento editorial e cultural que todos aguardavam com muito interêsse, pelo que deixo consignada a expressão de meu aplauso ao Sr. Paul Monteil e à empresa que dirige pela importante iniciativa.

Travei conhecimento com a obra poucas semanas depois de sua publicação original por Victor Gollancz Ltd., de Londres, sob o título *The Report on Unidentified Flying Objects*, vertido agora ao português como *Discos Voadores*. O livro vinha ao encontro dos sadios propósitos de quantos desejavam ver o grande público esclarecido sôbre alguns pontos nevrálgicos da atitude oficial norte-americana em face do problema.

Antes mesmo de terminar a leitura do relatório do Capitão Edward J. Ruppelt, tomei duas medidas: primeiro, sugeri ao engenheiro Thomás Pedro Bun, presidente da Sociedade Interplanetária Brasileira, a imediata elaboração de um amplo Inquérito Nacional nos moldes daquele que as Forças Aéreas Norte-americanas tinham realizado nos Estados Unidos, poucos anos antes, sugestão aprovada e posta em execução graças aos maiores órgãos da imprensa nacional, entre os quais *O Estado de S. Paulo*, *Correio da Manhã*, *Fôlha da Manhã* e uma cadeia de uma centena de jornais do interior do Estado e do País.

A segunda medida foi aconselhar a meu irmão, o editor José Olympio Pereira Filho, que estudasse a oportunidade da tradução do livro. Saturação editorial de títulos já em pauta para publicação impediu que meu irmão pusesse em execução a medida sugerida. Em dezembro de 1958, trocando idéias com meu prezado amigo, o editor Monteil, tive ocasião de lembrar-lhe o livro do Capitão Ruppelt. Sua rea-

ção foi francamente positiva. Pediu-me que cuidasse da versão portuguesa, o que não me foi possível por acúmulo de trabalhos, estudos e pesquisas. A tarefa foi encaminhada então a duas pessoas altamente credenciadas para tanto, o advogado José Escobar Faria e o Comandante Auriphebo B. Simões, ambos da Comissão Brasileira de Pesquisa Confidencial dos Objetos Aéreos Não Identificados.

Credenciais não faltavam aos dois ilustres tradutores. O Dr. Escobar Faria fundara há alguns anos o Centro de Pesquisa do Disco Voador e edita em inglês um ótimo boletim, já em seu terceiro ano de existência, o *UFO Critical Bulletin*, atualmente co-editado por Richard Hall, secretário do Major Donald Keyhoe, diretor da "National Investigation Committee on Aerial Phenomena" de Washington. O Comandante Auriphebo B. Simões, sucessor do Dr. Faria na presidência do C. P. D. V., reúne qualidades de aerologista e de aeronauta à sua argúcia quase dialética. Ambos, além disso, autores de importantes trabalhos críticos publicados na imprensa especializada internacional, e de livros de alto valor.

Pedi, assim, aos tradutores máximo esmêro no preparo da versão portuguesa, encarecendo-lhes além disso a oportunidade de elaboração de notas explicativas ou elucidativas, capazes de esclarecer o texto em algumas de suas passagens, deixando-os em liberdade inclusive para tecerem críticas ou reparos a pontos controvertidos. O Dr. Escobar Faria elaborou vinte e seis notas, que se acham no final do livro. Entretanto, não pesassem medidas restritivas de economia e poderiam ser decuplicadas tais notas.

A difusão do original inglês dêste livro nos meios esclarecidos e especializados, por outro lado, motivou a convocação de uma reunião formal para exame da matéria, o que teve lugar em maio de 1958, realizando-se então o *Primeiro Colóquio Brasileiro Sigiloso sobre Objetos Aéreos não Identificados*, de que participaram cientistas civis e militares, engenheiros, economistas, advogados, médicos, meteorologistas, aeronautas e intelectuais. Foi Moderador do Colóquio o engenheiro Thomás P. Bun.

Quanto ao Inquérito Nacional realizado pela Sociedade Interplanetária Brasileira, cuja documentação foi encaminhada à Comissão Brasileira de Pesquisa dos Objetos Aéreos não Identificados, posso adiantar que essa pesquisa revelou importantes paralelos entre aparições e observações nacionais e as

que figuram na documentação internacional parcialmente revelada pela bibliografia idônea mundial. O Inquérito foi analisado sob vários aspectos, pois o assunto se presta a análise não apenas de ciência comparativa, como também de sociologia e psicologia das massas. Até certo ponto, a análise é anterior à que publicou o eminente psicanalista suíço Carl Jung, em seu livro *Ein Moderner Mythos: von Dingen, die am Himmel gesehen werden*, editado em junho de 1958, e agora vertido para o inglês sob o título *Flying Saucers: A Modern Myth of Things Seen in the Skies* (1959, Kegan Paul).

O Primeiro Colóquio Brasileiro Sigiloso sôbre Objetos Aéreos Não Identificados, realizado nos dias 1, 2 e 3 de maio de 1958, na cidade de S. Paulo, elaborou, entre outros itens, um *Index Librorum* no qual foram tombados, após três horas de trabalhos e discussões, os títulos de obras consideradas unânimemente idôneas e altamente informativas. Conta o *Index* com apenas meia dúzia de títulos, figurando em destacado e merecido lugar o livro do Capitão Ruppelt, não apenas por ter sido o autor diretor da repartição oficial norte-americana encarregada da pesquisa do problema, mas principalmente por se ter revelado um excelente organizador, metódico e isento de parcialidade, do programa de pesquisas científicas das Fôrças Aéreas no campo das insólitas aparições inidentificadas.

Essa, pois, a perspectiva histórica em que posso situar o lançamento do *The Report on Unidentified Flying Objects — O Relatório sôbre Objetos Aéreos Não Identificados*, entre nós. Estou seguro de que alguns cientistas, militares e intelectuais, inclusive diretores de observatórios astronômicos e monitores de planetários, cujas leituras a respeito verossimilmente jamais foram além das duvidosas reportagens estampadas por revistas mundanas, modificarão, radicalmente, depois da leitura de todos os capítulos do livro, seu pensamento a propósito.

Pois não se trata de ser ou não ser a favor dos “discos voadores”. Ninguém em plena posse de suas faculdades mentais pode adotar atitude pró ou contra um fenômeno, um fato, uma estatística. Trata-se de raciocinar, com serena objetividade, segurança metodológica e clareza de bom senso, em tórno dos complexos dados conhecidos, mantendo bem viva a superior faculdade de extrair inferências e reatizar extra e interpolações válidas.

Quem procurar item referente aos “discos voadores” no programa inicialmente preparado pela Comissão Mundial do Terceiro Ano Geofísico Internacional, cujas atividades cessaram às 24 horas do dia 31 de dezembro de 1958, e nas quais trabalharam milhares de cientistas e técnicos, alguns de grande eminência, chegará à conclusão de que o problema analisado pelo Capitão Edward J. Ruppelt não mereceu sequer a atenção dos cientistas civis e militares dos países civilizados, a começar dos Estados Unidos da América.

Busca semelhante no minucioso programa astronáutico publicado em 1959 pela National Aeronautical and Space Administration dos Estados Unidos conduzirá a nova frustração.

Quem folhear as brochuras editadas pela Câmara dos Deputados e pelo Senado dos Estados Unidos em meados deste ano, sobre Astronáutica e respectivas aplicações, e Direito do Espaço ou Direito Interplanetário, chegará à mesma conclusão.

Não obstante, serão ilusórias tais frustrações, porque houve contundente interesse científico internacional pelo problema, conforme documenta parcialmente o Capitão Ruppelt, e mesmo as duas casas legislativas norte-americanas mantiveram, como ainda mantêm, comissões especiais sigilosas que ouviram, em diversas oportunidades, os depoimentos de pessoal civil e militar, inclusive de emissários das Forças Aéreas. Tais comissões continuam tratando do assunto a portas fechadas.

Que atitude, pois, assumir diante dos “discos voadores”?

Creio que se equacionará bem a resposta da seguinte maneira :

Primeira atitude: Ignorá-los como objetos verossimilmente concretos, de origem terrestre desconhecida ou extraterrestre também desconhecida, ou ignorá-los como tema de discussões e pesquisas científicas.

Segunda atitude: Reconhecê-los como legítimos objetos de estudo, e tomar decisão a respeito de sua procedência.

Terceira atitude: Reconhecê-los, como na segunda atitude, mas suspender o juízo a respeito de tôdas as incógnitas e variáveis sob que se trasveste o problema, inclusive sua natureza tecnológica, procedência e intenções estratégicas.

É evidente que as Fôrças Aéreas dos Estados Unidos não adotaram a primeira atitude. Preferiram a terceira, se bem que muitos dos seus titulares tivessem chegado a um ponto tal de saturação de informações — quase tôdas inéditas relativamente ao grande público — que outra não poderia ser a conclusão se não a de que os “discos voadores” são aeronaves de procedência exterior.

O livro do Capitão Edward J. Ruppelt, o livro do Professor Donald Menzel (ainda inédito em português), os livros do Major Donald Keyhoe estão aí para testemunhar, aos olhos do grande público, a procedência de minha afirmação, muito embora esta última também se louve em análise de documentação absolutamente desconhecida dêsse mesmo grande público.

São tôdas essa razões que me levam a recomendar, nesta Nota Introdutória, aos leitores mais argutos, interessante, embora trabalhosa, tarefa posterior, isto é, a análise semântica do problema dos “discos voadores”. Tanto nas sucessivas contraditas dos diversos órgãos informativos das Fôrças Aéreas dos Estados Unidos, quanto nas declarações de sociedades interplanetárias, federações de aeronáutica, grupos científicos ou paracientíficos, leigos e ortodoxos, universidades e centros de estudos ou de cientistas isolados, podemos discernir elementos inerentes à Semântica e à Psicologia dos conflitos lógicos inter-humanos.

O assunto não é simples, porque os próprios cientistas, muitas vêzes, abusam do método científico, conduzindo suas idéias e conclusões conforme falácias de várias ordens. Dentre essas falácias, posso mencionar a “falácia da particularidade exclusiva”, a “falácia da falsa oposição”, a “falácia da pseudo-simplicidade obrigatória da natureza das coisas”, a “falácia do *argumentum ad hominem*”, e outros erros de raciocínio.

O problema permite-se analisar também sob o ângulo da epistemologia e da lógica das definições, definições aristotélicas e definições operacionais. Há proposições “verdadeiras” e há proposições “válidas”, segundo os semanticistas.

Não há dúvida de que coube às Fôrças Aéreas Norte-americanas papel de preponderante influência e capital significação na formação do clima semântico em que se situa presentemente o problema dos “discos voadores”. Suas inde-

cisões, marchas e contramarchas; a hesitação em proclamar peremptoriamente sua descrença absoluta na existência de discos interplanetários, e de fechar concomitantemente seus órgãos especializados votados à pesquisa dos mesmos, decorrem, indubitavelmente, da aplicação do Princípio da Não-Totalidade Semântica, que se deve a Korzybski. Vem daí, aliás, a oportunidade de reafirmar-se, aqui, o caráter, digamos policial, das teorias científicas. Devemos usar a ciência em benefício do nosso senso das coisas e dos processos, e não submeter fatos a categorias rígidas, inabaláveis, preexistentes. Pois as teorias científicas não são credos ou doutrinas, semânticamente falando. São normas de comportamento, são atos de concordância inter-humana, são convênios de natureza *social*, pertinentes a grupos humanos. Sendo assim, não devemos ter a Ciência como um corpo de conhecimentos, idéias e teorias enrijecidos e entorpecidos.

Numa palavra, tomar atitude contra o estudo objetivo dos chamados “discos voadores”, falando *in nomine Scientiae*, constitui atentado à própria natureza dinâmica e evoluenda do conhecimento científico, que é uma forma de conhecimento humano altamente refinada, simbolizada, aperfeiçoada e especializada.

Longe, porém, de mim a intenção de inculpar as Forças Aéreas dos Estados Unidos. Agiram elas dentro da semântica própria ao terrível problema que lhes coube examinar e explicar.

Oxalá esta tradução traga luzes aos estudiosos brasileiros e aos cientistas do País.

Professor FLÁVIO A. PEREIRA

(Presidente da Comissão Brasileira de Pesquisa Confidencial dos Objetos Aéreos Não Identificados, São Paulo, aos 20 de setembro de 1959).

INTRODUÇÃO

ÊSTE é um livro sôbre objetos aéreos não identificados. UFOs ou discos voadores. Na realidade é mais do que um livro, é um relatório, porque, pela primeira vez, alguém, militar ou civil, juntou em um só documento todos os fatos sôbre o fascinante assunto. À exceção do estilo, êste relatório está redigido exatamente como eu o teria feito se tivesse sido convidado a apresentá-lo oficialmente, enquanto fui chefe da comissão da Fôrça Aérea para a investigação dos UFOs através do Projeto Blue Book.

Em diversas ocasiões, omiti nomes de pessoas que relataram observações sôbre tais objetos, bem como o de certas pessoas ligadas à comissão investigadora, exatamente como o teria feito em relatório oficial. Por razões análogas, alterei nomes de locais em que certas observações ocorreram, principalmente no Capítulo XV, quanto a alguns de nossos cientistas de pesquisas nucleares que captaram radiações tôdas as vêzes em que um UFO foi avistado nas proximidades de suas estações aparelhadas para a “detecção de objetos aéreos não identificados.” Esta política de não revelar as origens das “fontes de informação” (expressão usada pelo Serviço de Inteligência Militar), é uma exigência da Fôrça Aérea a fim de evitar que pessoas, que com ela colaboraram, se vejam envolvidas em publicidade nem sempre desejada. Nomes são “informações reservadas”.

Não obstante, o maior cuidado foi exercido para assegurar que a omissão de nomes e substituições de locais onde os fenômenos ocorreram, de modo algum alterassem os fatos básicos, visto que êste relatório se apóia em fatos, tão-sômente em fatos. Não foi deixado à margem nada do que pudesse ter alguma significação para a pesquisa.

Sômente depois de considerável reflexão, resolvi publicar êste relatório, pois que êle deveria conter o máximo de

exatidão e não sofrer qualquer restrição que o deixasse incompleto. Decidi-me a escrevê-lo por duas razões. Primeiro, porque há interêsse mundial nos discos voadores; o povo deseja conhecer os fatos, os quais, na maioria das vezes, têm sido obscurecidos por sigilo e confusão, originando, de um lado, desordenada especulação e, de outro, perigosa atitude excessivamente confiante. A avaliação correta somente poderá ser feita após total exposição dos fatos.

Segundo, porque, depois de dois anos na investigação e análise de relatos sôbre UFOs, entrevistando pessoas que os viram — industriais, pilotos, engenheiros, gerais e o homem comum das ruas — e tendo discutido o assunto com cientistas de renome, senti que me achava capacitado a organizar uma completa exposição relativamente às lutas da Fôrça Aérea com o problema dos discos voadores.

Foi obra difícil de relatar, especialmente por tratar-se de algo que oficialmente não existe. É fato por demais conhecido que, quando da primeira observação em junho de 1947, a Fôrça Aérea declarou oficialmente não haver provas sôbre a existência de naves espaciais interplanetárias. Mas aquilo que poucos sabem é estar a conclusão muito longe de ser unânime entre os militares e seus assessores científicos, devido a uma única palavra: prova. Em consequência, a investigação dos UFOs prossegue. A celeuma pode reduzir-se a uma indagação: Que constitui prova? Para tanto será necessário um UFO aterrar junto à River Entrance do Pentágono, nas proximidades do Estado-Maior? Ou constitui prova o fato de uma estação de radar captar na tela um UFO, enviar um avião a jato para interceptá-lo, o piloto ver o objeto, enquadrá-lo no radar de bordo, para vê-lo em seguida desaparecer a velocidade fenomenal? E quando um piloto de avião a jato faz fogo contra um UFO e mantém seu relato, mesmo ante a ameaça de Conselho de Guerra? Isto constitui prova?

A resposta a esta pergunta, às vezes calorosamente debatida, pode ser, também, resposta à outra: “Existem realmente os discos voadores?”

Aqui narrarei os fatos — tudo dos fatos. Os leitores decidirão.

E. J. RUPPELT

CAPÍTULO I

O PROJETO BLUE BOOK E A HISTÓRIA DOS UFOs

NO VERÃO de 1952, um jato interceptador F-86 da Força Aérea dos Estados Unidos fez fogo contra um objeto voador não identificado.

Este fato, como outros muitos que formam a história dos discos voadores, jamais tinha sido relatado ao público.

Por ter sido o organizador e chefe do Projeto Blue Book — uma comissão especial da Força Aérea para investigar e analisar relatórios sobre objetos aéreos não identificados, ou UFOs (UFO é a designação oficial que criei para substituir a expressão “pires voadores”) — conheço a história completa e sei que ela jamais foi contada.

Há, nos Estados Unidos, uma base de aviões de caça a jato que visitei com muita freqüência, porque durante 1951, 1952 e 1953 ela, mais do que qualquer outra, forneceu relatórios bons sobre UFOs.

O comandante do grupo de combate da base em aprêço — coronel e piloto — acreditava na realidade dos UFOs; acreditava porque tinha fé em seus comandados, e estes tinham dado caça a êsses objetos em seus F-86. Ele mesmo os havia observado na tela de seus aparelhos de radar, dos quais era profundo conhecedor.

O oficial de Inteligência dêste grupo de caça — um capitão — não acreditava exatamente que os UFOs fôsem reais, mas julgava que o fenômeno merecia cuidadosa investigação. A lógica por êle usada na investigação de relatórios e as conclusões a que chegou em muitos dos casos, mais de uma vez me fez desejar que êle fôsse meu auxiliar no Projeto Blue Book.

Certa vez êsse oficial de Inteligência telefonou para minha base em Dayton; desejava saber se eu tinha planos para estar em breve nas proximidades de sua base. Quando lhe respondi que esperava visitar sua zona dentro de uma semana, encareceu-me a necessidade de ir vê-lo. Não havia pressa — acrescentara. Era algo muito interessante que desejava mostrar-me.

O Projeto Blue Book estabelecia que iniciássemos os trabalhos imediatamente quando havia rumores de uma boa observação. Assim, no mesmo momento, procurei saber o que havia. Em vão. O oficial não desejava discutir o assunto pelo telefone. Até mesmo vetou a idéia de conversarmos em linha privada e secreta. Tão extremo cuidado obrigou-me a calar. Um assunto qualquer sempre pode ser pôsto em código e transmitido pelo rádio.

Uma semana mais tarde, ao partir de Dayton, decidi seguir diretamente para a base de caças, planejando lá chegar antes do meio-dia; porém, ao fazer baldeação em certo aeroporto, houve confusão em minha reserva de lugares e me vi na contingência de esperar até a noite para chegar ao meu destino. Telefonei-lhe e contei o que havia. Aconselhou-me, então, a permanecer no aeroporto e aguardar sua chegada em um jato T-33 que me transportaria à sua base.

Logo depois da decolagem, perguntei-lhe, através do interfone, que estava acontecendo. Com que teríamos de nos haver? Por que tanto mistério? O oficial tentou dizer-me, mas o interfone não funcionava bem e não pude compreendê-lo. Finalmente, fui aconselhado a aguardar a chegada à base, onde, em seu gabinete, eu leria o relatório.

Relatório! Se êle tinha em mãos um relatório sôbre UFO, por que não o havia enviado ao Projeto Blue Book como de costume?

Aterramos na base de caça, guardamos os pára-quedas, *Mae-Weats* e capacetes, e nos dirigimos ao seu gabinete. Havia lá diversas pessoas que me saudaram com a costumeira pergunta: “Algo de novo no *front* dos discos voadores?” Conversei com essas pessoas durante algum tempo, mas impacientava-me por saber o que se passava na mente do oficial de Inteligência. Estava prestes a perguntar-lhe sôbre o misterioso relatório, quando me chamou para um lado e, sôbriamente, pediu-me para não tocar no assunto até que estívéssemos a sós.

Quando todos se foram, fechou a porta e abriu o cofre forte de onde tirou um volumoso dossiê. A forma seguia o mesmo padrão usado pela Fôrça Aérea para tôdas as informações secretas, incluindo aquelas sôbre UFOs. Fui informado de que tinha em mãos a única cópia existente. Haviam-lhe ordenado a distribuição de tôdas as demais, porém êle havia reservado uma para eu ler.

Com grande curiosidade iniciei a leitura. Que teria acontecido nesta base de aviões de caça?

Semanas antes, em certo dia às dez horas da manhã, um radar das proximidades captara um alvo não identificado. O extraordinário é que o alvo se aproximava com grande rapidez, cêrca de 1.120 quilômetros por hora, diminuindo depois a velocidade para 160 mais ou menos. O radar mostrava que o objeto se achava a nordeste do campo, sôbre área pouco populosa.

Infelizmente, a estação de radar não possuía equipamento para determinar a altura do alvo. Os operadores conheciam-lhe a direção e a distância do ponto em que se encontravam, mas nada sabiam quanto à altitude. Dado o alarme, dois jatos F-86 decolaram.

O radar captou a imagem dos aviões logo após a decolagem. Os operadores já tinham iniciado a orientação dos pilotos em direção ao objeto, quando êste começou a esmaecer na tela do radar. Na ocasião, diversos operadores pensaram que o fenômeno fôsse causado pela descida rápida do UFO, que assim se teria colocado abaixo da faixa de captação. Outros pensaram que se tratava de um objeto voando muito alto e que o esmaecimento era causado pela altitude.

No debate que se seguiu, os proponentes da teoria do vôo alto levaram a melhor; em conseqüência, os jatos foram orientados para subir a 12.000 metros. Todavia, antes que os aviões tivessem atingido essa altura, o alvo desaparecera na tela do radar.

Os F-86 continuaram a pesquisar a área a 12.000 metros, porém inûtilmente. Após alguns minutos, o contrôle terrestre ordenou aos pilotos que baixassem, um para 6.000 e outro para 1.500 metros, continuando a busca. Ambos os aviões efetuaram rápida descida, um dêles nivelando a 6.000 metros, enquanto o outro baixava mais.

O segundo piloto — o que deveria nivelar a 1.500 metros — estava prestes a desfazer o mergulho nessa altitude, quando notou um clarão à sua frente, pouco mais abaixo. Diminuiu o ângulo de descida e manobrou em direção ao local em que havia percebido a luz. Ao aproximar-se, notou, súbitamente, o que a princípio julgou ser um balão meteorológico. Alguns segundos mais tarde, percebeu que não podia ser um balão, porque este se mantinha sempre na frente — proeza assaz extraordinária para um balão — pois que sua aeronave adquirira grande velocidade no mergulho e, embora estivesse agora em vôo nivelado a 900 metros, a velocidade “atingia o Mach”.

Novamente, o piloto forçou o nariz do avião para baixo em pós do objeto. A aproximação foi rápida até a aeronave chegar a 900 metros do alvo. Estava, pois, em condições de observar claramente a “coisa”. Embora, visto de cima, o objeto parecesse um balão, observado a menor distância demonstrava tratar-se de algo definitivamente redondo e achatado, em forma de prato. O piloto o havia descrito como “uma rosquinha de padaria, sem o furo central.”

À medida que a velocidade de aproximação diminuía, percebeu que o objeto aumentava a velocidade. Não obstante, prosseguiu na caça e quase roçava o solo.

A esta altura, começou a preocupar-se. Que deveria fazer? Tentou chamar o companheiro que se encontrava algures a 6.000 metros. Fêz duas ou três tentativas nesse sentido, sem resultado. Tentou entrar em contacto com o contrôlo terrestre, mas a aeronave se achava em vôo muito baixo para que o rádio pudesse ter eficiência. Uma vez mais tentou falar com o companheiro, porém nada conseguiu.

Já há dois minutos que perseguiu o objeto, e durante esse tempo havia logrado diminuir para 450 metros a distância que os separava. Isto, no entanto, durou apenas um instante. Súbitamente, o UFO começou a distanciar-se, vagorosamente a princípio e depois mais depressa. Percebendo que não poderia alcançá-lo, o piloto pôs-se a conjecturar sôbre o que deveria fazer.

Quando o objeto aumentou a distância para 900 metros, o piloto tomou uma decisão. Fêz a única coisa que poderia fazer para alcançá-lo. Sentia-se como Davi prestes a combater Golias, masurgia uma decisão. Destravou rapidamente

as armas e fêz fogo... Um instante depois, o UFO galgou altura e em poucos segundos desapareceu. O piloto subiu para 3.000 metros e chamou o outro F-86, conseguindo desta feita estabelecer contacto, e, juntos, regressaram à base.

Após aterrar e estacionar a aeronave, dirigiu-se à sala de operações para relatar a ocorrência ao comandante de sua esquadrilha. Como simples rotina, o fato de que êle havia feito uso de suas armas já era suficiente para obrigá-lo a um relatório pormenorizado. Mas, nas circunstâncias em que os disparos haviam sido feitos, o fato criou um sério alvoroço na base.

Ao ouvir o relato, o comandante da esquadrilha chamou o comandante do grupo — um coronel — e o oficial de Inteligência. A ambos o piloto repetiu os pormenores de sua aventura.

Por alguma razão obscura, havia um “choque de personalidades” — expressão usada pelo oficial de Inteligência — entre o piloto e o comandante da esquadrilha. Isto era óbvio no relatório que eu lia, pois êste comandante, imediatamente após ouvir a narrativa de seu comando, tentou destruí-la, acusando o piloto de estar perdendo os nervos e ter disparado suas armas pelo simples prazer de atirar, inventando, depois, a história para justificar-se.

Outros pilotos da esquadrilha, amigos do acusado, incluindo o oficial de Inteligência e o médico de vôo, foram chamados a “depor”. Êstes homens sabiam que em certas circunstâncias um piloto adquire “certas psicoses” sem qualquer razão aparente, mas nenhum dêles disse ter notado qualquer dêsses sintomas no piloto em questão. Nenhum, exceto o comandante da esquadrilha. Êste continuou a forçar sua opinião de que se tratava de um “sensitivo”, e citou alguns exemplos, mencionados no relatório como “incidentes de pequena monta”, para justificar seu ponto de vista.

Finalmente, depôs o piloto que no outro F-86 havia acompanhado o “acusado”. Declarou ter mantido escuta permanente no canal tático do rádio, sem ouvir qualquer chamado de seu companheiro que voava muito baixo. O comandante da esquadrilha agarrou-se a êste ponto, mas o acusado tentou refutar o argumento, admitindo achar-se tão nervoso na ocasião, que talvez tivesse feito as chamadas através de um outro canal. Todavia, ao ser interrogado se havia feito

verificação de frequência ou alterado para uma outra após ter perdido de vista o objeto que perseguia — antes de conseguir finalmente entrar em contacto com o outro F-86 — declarou não se recordar.

Assim terminava a história do piloto e o interrogatório a que fôra submetido.

Como resultado, o oficial de Inteligência havia redigido seu relatório sôbre uma observação de UFO, mas no último momento, pouco antes de remetê-lo a seu destino, recebeu contra-ordem. Contrariado pela forma com que os acontecimentos se desenrolavam, êste oficial procurou o comandante do grupo a fim de saber qual o motivo que o havia decidido a sustar a remessa do relatório ao Projeto Blue Book.

Ambos discutiram sôbre as possíveis reações que o mesmo causaria. Se fôsse enviado, poderia ocasionar grande e desnecessária repercussão; por outro lado, se o piloto tinha realmente visto o que afirmava, era de importância vital que o relatório chegasse ao ATIC incontinenti. Finalmente, o comandante do grupo disse que tomaria uma decisão após discutir o assunto com o oficial executivo. Resolveram, afinal, destruí-lo.

Quando terminei a leitura, o oficial de Inteligência perguntou qual era a minha opinião.

Desde que o juízo sôbre o relatório parecia fundamentar-se em conflitos entre pessoas que eu desconhecia, não pude externar qualquer opinião, exceto que o incidente constituía o mais fascinante relato de um UFO que já me tinha sido dado ver. Por isso, fiz-lhe a mesma pergunta que me havia dirigido ao que me respondeu:

“Conheço as pessoas envolvidas e não creio que o piloto estivesse doido. Não lhe posso dar êste relatório, porque o Coronel ordenou-me que o destruísse. Não obstante, pensei que lhe era imprescindível conhecê-lo.”

Mais tarde o documento foi destruído pelo oficial de Inteligência.

Os problemas envolvidos neste caso são típicos. Há certos fatos definidos que podem ser apreciados: o piloto, com efeito, viu alguma coisa e contra ela fêz fogo; entretanto, por mais completa que a investigação do incidente tenha sido, jamais se poderá identificar positivamente a espécie do alvo. Poderia ter sido uma alucinação, ou poderia ter sido um veículo

do espaço exterior; jamais se saberá, eis que se tratava de um objeto voador não identificado.

A história dos UFOs foi iniciada, logo depois de 24 de junho de 1947, quando todos os jornais dos Estados Unidos publicaram as primeiras notícias sobre um disco voador. A história revelava que nove objetos discoidais, muito brilhantes, tinham sido avistados por Kenneth Arnold, um comerciante de Boise, Idaho, quando este voava em seu avião particular nas proximidades do Monte Rainier, no Estado de Washington. Com a costumeira liberdade jornalística, os repórteres converteram a descrição individual de Arnold para cada um dos objetos — “como um prato resvalando sobre a água” — em disco voador, nome para tais objetos. Nos oito anos decorridos desde a memorável observação, a expressão tornou-se tão comum, a ponto de atualmente figurar no Dicionário Webster e estar em uso na maioria dos idiomas do mundo.

Por algum tempo, depois da observação de Arnold, a expressão “disco voador” foi usada para descrever todos os objetos discoidais avistados a percorrer os céus em velocidades enormes. Cedo, todavia, chegaram relatórios de outros objetos que não apresentavam a forma de discos, os quais, entretanto, também foram chamados de discos voadores. Hoje, a expressão é popularmente aplicada para tudo quanto se observe no céu e que não possa ser classificado como um objeto convencional.

Dessa maneira, disco voador pode ser uma formação de luzes, simples luz, uma esfera, ou qualquer outra coisa, em cores variadas. Quanto às suas características de vôo, os discos voadores podem pairar, viajar rápida ou vagarosamente, voar muito alto ou muito baixo, mudar de direção em ângulos de 90 graus, ou desaparecer, ainda, quase instantaneamente.

Evidentemente, a expressão “disco voador” pode conduzir a falsas interpretações, quando aplicada a objetos das mais diversas formas e características de vôo. Por esse motivo, os militares preferem uma expressão mais generalizada e menos colorida: objetos voadores não identificados, abreviatura para UFO (*unidentified flying object*).

Oficialmente, os militares usam a expressão “disco voador” somente em duas ocasiões; no sentido explanatório,

quando transmitindo informações a pessoas que desconhecem a sigla UFO; e no sentido depreciativo, insinuando o ridículo, como, por exemplo, quando alguém diz ter avisado um UFO: "Sabe, êle viu um disco voador".

Esta segunda forma de utilizar a expressão é exclusiva propriedade daqueles que positivamente consideram todos os UFOs uma tolice. Afortunadamente, em atenção às boas maneiras — se não por outra razão — as fileiras desta categoria "dos que sabem" diminuem constantemente. Uma a uma, tais pessoas mudam de opinião a partir do momento em que avistam o seu primeiro UFO.

Algumas semanas depois de 24 de junho de 1947, quando foi avistado o primeiro UFO, a Fôrça Aérea estabeleceu uma comissão para investigar e analisar todos os relatórios de objetos voadores não identificados. A atitude com que êste trabalho foi iniciado variava de um estado de quase pânico — nos primeiros tempos — ao de completo desprezo por quem quer que mencionasse as palavras "disco voador".

Esta atitude de desprezo para com os "discomaniacos", prevaleceu de meados de 1949 a meados de 1950. Durante êste tempo, muitas das pessoas que faziam ou tinham feito parte da comissão investigadora, acreditavam que o público estava sofrendo de "neurose de guerra".

No início de 1950, para todos os efeitos práticos, a comissão foi extinta; seu trabalho, pelo menos, restringia-se ao mínimo. Os que se achavam no poder arrazoavam que, se não fôsse mencionada a expressão "disco voador", o povo esqueceria e os discos desapareceriam. Mas, esta forma de arrazoar era falsa, eis que, ao invés de desaparecerem, os relatórios de UFOs tornaram-se mais freqüentes.

Pilotos de linha aérea, pilotos militares, generais, cientistas e dezenas de outras pessoas vinham relatando observações de UFOs, com mais pormenores que os relatórios anteriores. Aparelhos de radar, construídos para a defesa aérea, começaram a captar certos alvos muito estranhos, emprestando corroboração técnica ao testemunho não substanciado dos observadores humanos.

Como resultado da contínua acumulação de maior número de impressionantes relatórios, o interêsse oficial reviveu. Em princípios de 1951, o Major-General Charles P.

Cabell, então Diretor de Inteligência da Fôrça Aérea dos Estados Unidos, emitiu ordem verbal para um estudo de revisão do estado atual dos UFOs.

Esta determinação ocorreu seis meses após o meu regresso na Fôrça Aérea. Durante a Segunda Guerra Mundial, eu havia sido bombardeador e operador de radar de um avião B-29, servindo na Índia, China e, mais tarde, no Pacífico, com a esquadrilha original. Fui agraciado com várias medalhas de guerra e, quando o conflito terminou, deixei as lides militares para terminar meus estudos. Para manter minha condição de oficial da reserva, ao mesmo tempo em que estudava, servia como navegador na Esquadrilha de Transporte da Fôrça Aérea da Reserva.

Pouco depois, recebi meu diploma de engenheiro aeronáutico e, quando foi iniciada a Guerra da Coréia, reverti ao serviço ativo. Fui designado para o Air Technical Intelligence Center, na Base Aérea de Wright-Patterson, em Dayton, Ohio. Esta base, geralmente conhecida como ATIC, tem como responsabilidade manter-se informada sôbre tôdas as atividades estrangeiras em aeronaves e teleguiados. A comissão de inquérito sôbre UFOs, ao ser criada, passou a ser atribuição do ATIC.

Recentemente, eu havia concluído a organização de um novo grupo de informações, por isso o Tenente-Coronel Rosengarten, do ATIC, a quem foi dada a ordem do General Cabell para revisar os relatórios sôbre UFOs, chamou-me para saber se eu poderia encarregar-me da revisão. Aceitei.

Ao terminá-la, dirigi-me ao Pentágono e dei conta ao Major-General Samford, que então substituíra o General Cabell como Diretor de Inteligência, daquilo que me havia sido ordenado. Em breve, o ATIC recebeu instruções para organizar uma nova comissão a fim de investigar e analisar os relatórios sôbre UFOs. Visto que a revisão havia sido feita por mim, fui considerado perito e o trabalho me foi confiado. A comissão recebeu em código o nome de Projeto Blue Book e dêle fui chefe até depois do segundo semestre de 1953. Durante êste tempo, membros de meu gabinete e eu viajamos perto de 800.000 quilômetros. Investigamos dezenas de relatórios, lemos e analisamos muitos milhares mais, incluindo todos os que foram recebidos pela Fôrça Aérea.

Pela magnitude do trabalho em curso, o Projeto Blue Book sempre lutou com falta de funcionários, apesar de eu

ter à minha disposição dez pessoas trabalhando regularmente e outros muitos assessores pagos — todos êles representando os mais diversos ramos da ciência. No Projeto Blue Book tínhamos a mais alta prioridade para as investigações; podíamos, portanto, participar de todos os segredos. O sigilo, pois, não bloqueava nossas investigações.

Como infra-estrutura desta organização, havia uma rêde de observação composta por todos os oficiais de Inteligência de cada base aérea, tôdas as nossas estações de radar espalhadas pelo mundo e o Grupo de Observadores Terrestres do Comando da Defesa Aérea. Esta rêde canalizou para o Projeto Blue Book relatórios sôbre os mais inconcebíveis tipos de UFOs, provenientes dos mais inconcebíveis tipos de pessoas.

Que tinha visto esta gente ao relatar observações de UFOs? Deixando à margem, para o momento, os objetos aéreos realmente não identificáveis, esta pergunta pode ter várias respostas.

Em inúmeras ocasiões foi positivamente provado que grande parte dos casos relatados como aparições de UFOs, se constituía de balões, aviões, estrêlas e vários outros objetos comuns. Os que enviaram tais relatórios não os reconheceram porque algo ao seu redor assumiu, temporariamente, aparência pouco familiar.

Condições incomuns de iluminação são causas freqüentes de tais ilusões: um balão brilhará como “bola de fogo” ao crepúsculo; um avião invisível a olho nu, súbitamente reflete os raios do sol e pode adquirir a aparência de uma bola prateada; pilotos em interceptadores a jato F-94 dão caça a Vênus durante o dia e combatem balões à noite; grande número de pessoas em Los Angeles tem visto luzes estranhas.

Em 8 de outubro de 1954, alguns jornais de Los Angeles publicaram notícia sôbre um grupo de discos voadores — luzes vivas voando em forma de “V”. Tinham sido avistadas de muitas localidades da Califórnia do Sul; pilotos que efetuavam aterragens no Aeroporto Internacional de Los Angeles também as viram, bem como pilotos militares que decolavam da Base Aérea de Long Beach; dois jornalistas da CBS em Hollywood narraram o que tinham observado; outras pessoas chamaram a polícia e funcionários da Defesa

Civil, tôdas a comunicar nervosamente a aparição de luzes para as quais não encontravam explicações.

No dia seguinte, a Fôrça Aérea identificou os UFOs: tratava-se de seus aviões-tanques KC-97 reabastecendo bombardeiros a jato B-47 em pleno vôo. Durante a operação, aviões-tanques iluminavam os bombardeiros com holofotes, provocando o clarão anormal que tanto alarmou os californianos do sul. Os aviões voavam muito alto e vagarosamente, de sorte que nenhum ruído foi ouvido; apenas as luzes brilhantes dos holofotes podiam ser vistas. Pouca gente, inclusive pilotos, sabia das possibilidades de um reabastecimento aéreo noturno, por isso quando as luzes foram observadas, logo se transformaram em UFOs.

Em outros casos, objetos comuns de todos os dias foram relatados como UFOs em conseqüência de anomalias da mente humana. Estrêlas ou planêtas em seu curso pelo espaço e normalmente vistos pelo observador, sùbitamente “disparam a alta velocidade em movimento errático”. Ou o rastro de condensação de um jato a voar muito alto — fenômeno visto centenas de vêzes pelo observador — transforma-se em UFO.

Alguns psicólogos explicam tais aberrações, dizendo-as afins ao mecanismo do comportamento das multidões, como na “pseudo-histeria das mocinhas”. As jovens, nos primórdios da puberdade, desconhecem a razão de suas ruidosas manifestações, por vêzes acompanhadas de desmaios ao ouvirem seus cantores prediletos em trejeitos no palco e a produzirem suaves modulações de voz; o que ocorre, é que estas meninas repetem o que todos fazem, e como gritam, gritam também em côro. Talvez o grande cômico Jimmy Durante tenha feito a sugestão certa: “Todos querem tomar parte na comédia”.

Estou convencido de que certa porcentagem de relatos de UFOs provém de pessoas que viram discos voadores apenas porque outras relataram tê-los visto. Êste desejo de ver pode ter raízes mais profundas e, para certas pessoas, implicações quase religiosas. Consciente ou inconscientemente, desejam que os UFOs realmente existam e venham do espaço exterior. Tais pessoas, possivelmente aterrorizadas pelas ameaças de destruição atômica ou por outros comecinhos temores — quem sabe o que poderiam ser? — agem

como se os homens fôsem incapazes de salvar a terra; ao contrário, buscam salvação no espaço exterior, partindo da vazia premissa de que os tripulantes dos discos voadores, simplesmente por existirem, são mais sábios e mais evoluídos do que nós. Esta gente pode raciocinar que uma raça de seres capazes de realizar viagens interplanetárias, certamente já superou uma era atômica; tal raça poderia, então, nos transmitir os segredos da sobrevivência; talvez a ameaça de guerra atômica tenha unificado os povos do planêta em que vivem, os quais desviaram seus esforços bélicos para um progresso social e técnico mais avançado.

Para os que assim pensam, a luz de um holofote projetada contra a base de uma nuvem ou uma estrêla brilhante se transforma em naves interplanetárias.

Se todos os relatórios de UFOs que a Fôrça Aérea tem recebido nos últimos oito anos pudessem ser classificados nesta categoria de "anomalias psíquicas", o Projeto Blue Book jamais teria sido organizado. Outra espécie de relatórios é que mantém a Fôrça Aérea interessada em discos voadores. São os que designamos como "Desconhecidos".

Para determinar a identidade de um UFO, a comissão baseou seus métodos de operação numa premissa psicológica bem conhecida: a reação de qualquer dos sentidos se processa em consequência de um estímulo. Se alguém pensa que viu um UFO, êsse alguém deve ter visto alguma coisa. Simples alucinações são extremamente raras.

O estímulo para algo observado no ar pode ser qualquer coisa normalmente vista no ar. Balões, aviões e corpos celestiais constituem os estímulos mais comuns. Pássaros e insetos também o são, mas êstes, habitualmente vistos de tão perto, via de regra não são confundidos. Fenômenos não frequentemente observados, como parélios, miragens, grandes bolas de fogo e uma quantidade de outros objetos voadores não comuns, também são estímulos.

No Projeto Blue Book nosso problema consistia em identificar êsses estímulos. Tínhamos métodos para verificar a localização, a qualquer tempo, de balões soltos em todos os lugares dos Estados Unidos. Até certo ponto, estávamos aptos também a localizar quase todos os aviões. O julgamento do observador quanto à localização do objeto, auxiliava-nos a identificar os corpos celestiais. Grandes arquivos com as características dos UFOs, juntamente com dados precisos sô-

bre as condições do tempo, e conselhos dos especialistas, permitem-nos identificar tais eventos como parélios, pedaços de papel e redemoinhos, grandes meteoros etc.

A determinação dos estímulos que haviam desencadeado as observações de UFOs, embora não fôsse tarefa inexequível, constituía processo longo e tedioso. A agitação e o interesse mais sério ocorriam quando recebíamos relatórios de UFOs, nos quais o observador merecia confiança e o estímulo não podia ser identificado. Constituía os relatórios que desafiavam o Projeto e faziam-me expender horas e horas a relatá-los a funcionários do Governo. A êstes relatórios chamávamos “desconhecidos”.

De vários milhares de informações sôbre UFOs que a Fôrça Aérea recebeu desde 1947, cêrca de 15 ou 20 por cento foram classificados na categoria dos desconhecidos. Isto significa que o observador não se achava afetado por qualquer anomalia psíquica determinável e que, após exaustiva investigação, o objeto relatado não podia ser identificado. Para classificar-se como “desconhecido”, o relatório sôbre um UFO também deveria ser “bom”, isto é, deveria provir de observador competente e conter razoável quantidade de dados.

Muitas vêzes temos lido, em jornais, relatos que dizem: “A Sra. Henry Jones, residente à rua dos Elmos, 5.464, declarou que às dez horas da manhã, de uma das janelas de seu dormitório, estava sacudindo um espanador quando avistou o disco voador”; ou, “Henry Armstrong dirigia seu automóvel entre Grundy Center e Rienbeck, à noite passada, quando avistou uma luz. Henry julga ter visto um disco voador”. Naturalmente que êstes não são bons relatórios de UFOs, e quando recebidos pelo Projeto Blue Book eram logo carimbados como “dados insuficientes para avaliação” e colocados no arquivo em desuso; apenas serviam para fins estatísticos.

Tínhamos, ainda, um outro arquivo marcado com a letra “L”; “L” significava lunáticos. Para êste iam todos os relatos de pessoas que haviam falado com tripulantes de discos voadores, os que haviam examinado discos que aterraram nos Estados Unidos, os que tinham voado nesses aparelhos ou que eram membros de suas tripulações. De acôrdo com o padrão do Projeto Blue Book, também não constituíam “bons” relatórios.

Eis aqui, entretanto, um considerado “bom” e carimbado como “desconhecido”.

Em 24 de junho de 1952, dois coronéis da Fôrça Aérea, a bordo de um avião B-25, decolaram da Base Hamilton, perto de São Francisco, em direção a Colorado Springs, Colorado. O dia estava claro, sem nuvens.

O avião cruzara a Sierra Nevada, entre Sacramento e Reno, voando em direção leste a 3.300 metros pela Aerovia “Verde 3”, sôbre a área da Depressão Carson do Estado de Nevada, quando um dos coronéis notou três objetos à frente, pouco à direita da rota. Pareciam três aviões F-86 a jato, voando em formação “V” cerrada. Se fôssem F-86, deveriam estar voando muito mais baixo, de acôrdo com o Regulamento Aéreo Civil, mas em dias claros alguns pilotos não cuidam muito da altitude.

Em questão de segundos, as três *aeronaves* estavam bastante próximas do B-25 e podiam ser observadas com pormenores. Não eram F-86, e sim três aparelhos brilhantes como prata, com asas delta, sem empenagem e sem cabina de piloto. Sôbre a superfície lisa e bem definida da parte superior das asas triangulares, havia uma espécie de leme direcional fixo, desde o nariz à cauda do aparelho.

Mais um segundo e os três deltas fizeram ligeira curva para a esquerda, passando pelo B-25 a velocidade espantosa. Os coronéis calcularam que a velocidade era pelo menos três vêzes maior que a de um F-86. Ambos tiveram a oportunidade de observar bem os pormenores quando aquêles aparelhos incomuns passaram entre 400 e 750 metros do B-25.

Ao aterrarem em Colorado Springs, os dois oficiais chamaram os componentes do grupo de Inteligência do Comando de Defesa Aérea, a fim de relatarem o incidente. Sugeriram-lhes que ambos haviam observado apenas três F-86. Os coronéis prontamente replicaram que se os objetos fôssem F-86 teriam sido facilmente reconhecidos; êles bem conheciam a forma dêsses aviões.

O CDA passou o relatório ao Projeto Blue Book, e a investigação teve início imediatamente.

O Serviço de Vôo, que dá permissão a todos os vôos militares, foi interrogado sôbre a localização de aeronaves nas proximidades da Depressão Carson, às 15:40 horas daquele

dia; não havia qualquer registro da presença de aeronaves naquela área.

Levando em conta que os coronéis tinham mencionado aeronaves com asas delta e que tanto a Força Aérea como a Marinha possuíam alguns desse tipo, efetuamos uma verificação dupla. Os deltas da Marinha estavam na costa oriental, pelo menos os prateados. Alguns desses aviões, pintados com a tradicional cor azul da Marinha, se achavam na costa ocidental, porém longe da Depressão Carson. O único delta da Força Aérea não estava temporariamente disponível para vôo. Considerando que, por vezes, balões parecem ter uma forma não usual, todos os vôos de balões foram verificados, tanto para o tipo padrão de sondagem, como para os grandes de pesquisa, com 30 metros de diâmetro. Nada foi encontrado.

Uma rápida verificação sobre a vida militar dos coronéis revelou que ambos tinham postos de comando e eram pilotos que contavam com milhares de horas de vôo. Atualmente trabalhavam no Pentágono, onde suas funções eram de tal monta que se achavam em situação de poder reconhecer *qualquer coisa* voadora de qualquer parte do mundo e que os Estados Unidos estavam cientes da existência. Os dois homens tinham amigos que já haviam visto “discos voadores” uma vez ou outra, porém ambos eram céticos a respeito. Agora, pelo que declaravam, haviam mudado de opinião.

Seria impossível saber o que os dois coronéis viram sobre a Depressão Carson. Todavia, podemos especular. Talvez fosse apenas imaginação tê-los visto tão perto e tão nitidamente. Os objetos poderiam ter sido três F-86. Talvez o Serviço de Vôo tivesse perdido os registros. Talvez tivessem sofrido alucinação.

Há uma certa probabilidade matemática de que qualquer das especulações acima seja correta — correta para o presente caso. Se alguém utilizar-se deste sistema de argumentação em centenas de casos classificados como “desconhecidos”, a probabilidade de que as sugestões sejam corretas rapidamente se aproxima de zero.

Talvez os coronéis tenham mesmo visto o que pensaram ter visto: um tipo de aeronave que lhes era completamente estranho.

Um outro bom relatório de UFO revela-nos um incidente em que dificilmente dará lugar para qualquer especula-

gão dêste gênero. A conclusão é simplesmente: "Desconhecido". Nada mais.

Em 20 de janeiro de 1952, às 19:20 horas, dois primeiros-sargentos, ambos especialistas de Inteligência, caminhavam por uma rua da Base Aérea de Fairchild, perto de Spokane, Washington. Repentinamente avistaram um grande objeto esférico, branco-azulado, a aproximar-se vindo de leste. Pararam e o observaram cuidadosamente, porque diversos dêstes UFOs vinham sendo relatados por pilotos da Base Aérea nos últimos meses e êles mesmos haviam redigido relatórios dessas observações anteriores.

O objeto deslocava-se com velocidade moderadamente rápida, em vôo nivelado. Ao passar ao norte da posição em que os sargentos se encontravam e ao desaparecer a oeste, êstes notaram que o objeto tinha uma longa cauda azul. Em momento algum ouviram qualquer ruído. Observaram minuciosamente os acidentes topográficos sôbre os quais o objeto havia passado e calcularam o tempo gasto no percurso.

No dia seguinte mediram os ângulos entre os pontos de referência para incluí-los no relatório.

Quando êste caso chegou ao conhecimento do ATIC, nossa primeira reação foi a de que os sargentos tinham visto um grande meteoro. Pela evidência de casos anteriores, eu havia classificado como meteoros todos os relatórios semelhantes enviados por aquela base aérea.

A descrição dos sargentos continha uma informação que mudava completamente o aspecto anterior. Quando a observação ocorrera, havia uma sólida camada de nuvens, com 1.800 metros de espessura, cuja base se achava a 1.400 metros. Meteoros não passam assim tão baixo.

Alguns cálculos rápidos produziram um resultado inconcebível. Se o objeto estivesse justamente à base das nuvens, teria passado a 3.000 metros dos observadores, deslocando-se a 2.250 quilômetros por hora.

Mesmo excluída a velocidade, a história ainda era fantástica. O objeto não era um avião a jato porque não produzia qualquer ruído; não era um holofote porque não havia nenhuma base; não era um farol de automóvel porque êste não produziria o tipo de luz descrita pelos sargentos. Sem embargo, ambos foram novamente inquiridos sôbre êste último ponto e afirmaram, categôricamente, que já haviam visto cen-

tenas de holofotes e faróis girando nas nuvens, e não se tratava disto o que haviam observado.

Além destas limitadas possibilidades, o UFO dos sargentos desencoraja qualquer especulação que possa produzir resultados. Até hoje, o objeto permanece não identificado.

Os relatórios dos sargentos e dos coronéis são típicos de centenas de outros bons relatórios rotulados com o veredito “Desconhecido”.

Alguns destes casos têm sido publicados, mas a maioria não. Muito pouca informação relativamente a discos voadores foi ocultada aos jornalistas se estes detinham notícias de alguma observação específica. Nossa política em prestar informações consistia em apenas responder a perguntas diretas. Se a imprensa não tinha conhecimento de um determinado incidente, naturalmente não poderia fazer perguntas. Conseqüentemente, tais histórias jamais figuravam nos jornais. Em outras ocasiões, quando certos pormenores de uma observação eram fornecidos aos jornalistas, constituíam-se apenas de simples fatos da ocorrência; qualquer informação adicional que obtivéssemos durante investigações e análises posteriores, jamais era liberada.

Há um grande interesse nos discos e não há sinais de que esteja diminuindo. Desde que o primeiro disco voador riscou os céus no verão de 1947, milhares de palavras sobre o assunto apareceram em cada jornal e na maioria das revistas dos Estados Unidos. Durante apenas um semestre de 1952, 148 dos principais jornais do país publicaram um total superior a 16.000 tópicos sobre a matéria.

Durante o mês de julho de 1952, as notícias de discos voadores avistados sobre Washington, D. C., roubaram à Convenção Democrática Nacional um espaço precioso nas *manchettes*.

O assunto “discos voadores”, que gerou o mais anticientífico comportamento dentre todos os assuntos dos tempos modernos, tem sido debatido em reuniões de sociedades científicas profissionais, muitas vêzes inflamando os ânimos que deveriam manter-se dentro dos limites da fria objetividade. Ainda assim, estes milhares de palavras escritas e milhões de palavras proferidas — tôdas atestando o interesse geral — geraram mais calor do que luz. Desta avalanche de palavras escritas e faladas, a total e verdadeira história dos UFOs

sòmente em raras ocasiões emergiu. O público, apesar de seu interêsse, apenas recebeu falsas informações. Muitos grupos civis o devem ter percebido, porque, enquanto fui chefe do Projeto Blue Book, recebi dezenas de pedidos para falar sòbre o assunto. Êstes pedidos não podiam ser satisfeitos em razão dos regulamentos de segurança. Todavia, a portas fechadas, fiz várias conferências em benefício de certos grupos associados ao Govêrno — sempre sob requerimento oficial. A matéria foi acrescentada à série regular de conferências e informações para os estudantes do Comando da Fôrça Aérea, do Estado-Maior e, também, às aulas da Escola do Serviço Secreto da Fôrça Aérea.

Fiz preleções ao corpo técnico da Comissão de Energia Atômica do laboratório de Los Alamos, onde a primeira bomba atômica foi construída. As salas onde estas conferências se realizaram, não comportavam tôdas as pessoas que desejavam entrar. Por conseguinte, as conferências eram gravadas e depois ouvidas repetidas vêzes. O mesmo aconteceu na Comissão de Energia Atômica da Base Sandia, perto de Albuquerque.

Muitos grupos, no Pentágono e no Gabinete de Pesquisa Naval, requereram conferências sòbre UFOs. Grupos civis, compostos por alguns dos cientistas de alta plana da nação e das indústrias, formados para estudar problemas militares especiais, colaboravam nas preleções. Os mais altos Comandos da Fôrça Aérea eram periòdicamente instruídos sòbre UFOs.

Cada preleção era seguida por discussões que variavam de uma a quatro horas.

Além das conferências, o Projeto Blue Book fazia publicar um relatório mensal, secreto, sòbre a atividade dos UFOs. Os pedidos de pessoas que desejavam figurar nas listas de distribuição mostravam-se numerosos, tanto que os boletins eram encaminhados sòmente àqueles que fizessem parte do Comando Superior da Fôrça Aérea.

Êste interêsse não era causado por qualquer informação revolucionária que pudesse ser revelada nas preleções ou relatórios mensais; originava-se apenas do desejo de conhecer fatos sòbre matéria tão interessante.

Vários aspectos do problema foram tratados nestas conferências oficiais. Eu fornecia pormenores dos melhores

relatórios que recebia, as conclusões a que o Projeto Blue Book havia chegado e como estas se formavam. Quando lográvamos identificar um UFO, o auditório era informado da maneira por que a identificação se processara. Se concluía-mos que uma observação de UFO resultava em “desconhecido”, o auditório era informado das razões que nos haviam levado à conclusão de tratar-se de um desconhecido.

Entre as melhores observações que foram totalmente descritas para os grupos governamentais interessados, figuravam as seguintes: a história completa das “Luzes de Lubbock”, incluindo a possível observação dessas mesmas luzes em forma de “V” em outras localidades, na mesma noite; a história de um grupo de cientistas que captava misteriosas radiações nucleares no momento em que UFOs eram avistados; tudo dos fatos relativamente aos famosos casos, como o “Incidente Mantell”, o do escoteiro da Flórida que foi queimado por um “disco voador”, e as observações em Washington que figuraram nas *manchettes* dos jornais.

Mostrei-lhes as poucas fotografias que tínhamos, cuja maioria todos já viram através de revistas e jornais. Nossa coleção de fotografias sempre constituía um desapontamento como prova positiva, porque, de certo modo, quem vê uma fotografia vê tôdas. Não possuímos fotografias nítidas de um disco; apenas um sortimento de borrões, ofuscamentos e riscos de luz.

As preleções incluíam a descrição de como o Projeto Blue Book operava e, ainda, um balanço dos resultados do vultoso estudo efetuado com a massa de dados sôbre UFOs que havíamos reunido. Incluídas também eram as entrevistas que havíamos mantido com uma dezena de astrônomos americanos, a história das inexplicadas bolas de fogo verde do Novo México, e um relato de como uma junta de seis notáveis cientistas dos Estados Unidos passara horas e horas tentando responder: “Os discos voadores vêm do espaço exterior?”

Infelizmente, o público não tinha permissão para ouvir estas preleções. Há muito tempo e contrariamente à presente maneira de pensar dos círculos militares, acredito que o público também deveria conhecer os pormenores do que foi nas mesmas revelados (excetuando, naturalmente, os poucos itens relativamente ao radar — classificados como se-

cretos — e os nomes de certas pessoas; respeitadas estas exceções, os fatos não seriam alterados de modo algum).

Muito se tem escrito sôbre os UFOs, mas nada que apresente a história completa e verdadeira. As prévias incursões neste terreno têm sido baseadas em informações inadequadas, torcidas de maneira a se adaptarem ao ponto de vista pessoal de cada escritor. Pôsto que bem intencionados, é incalculável o grau de falsas informações que êsses escritores deram ao público. Já é tempo que êste seja convenientemente informado.

Os capítulos seguintes apresentam a verdadeira e completa história dos UFOs, baseada no que obtive durante o tempo em que fui chefe do Projeto Blue Book — a comissão da Fôrça Aérea para a investigação e análise dos relatórios sôbre UFOs. Aqui estão contidas as mesmas informações que forneci ao Secretário da Fôrça Aérea, Thomas K. Finletter, aos Comandantes da Fôrça Aérea e aos cientistas e industriais; aqui está o que a Fôrça Aérea sabe a respeito dos objetos aéreos não identificados.

Alguém poderá não concordar com algumas das idéias e conclusões oficiais — como não concordaram muitas das pessoas às quais fiz preleções sôbre o assunto. Não obstante, esta é a história.

TEM INÍCIO A ERA DA CONFUSÃO

EM 23 de setembro de 1947, o chefe do Air Technical Intelligence Center — uma das unidades de Inteligência mais altamente especializada da Fôrça Aérea — enviou uma carta ao Comandante Geral das Fôrças Aéreas do Exército. Era a resposta ao requerimento verbal do General Comandante, o qual desejava um estudo preliminar dos relatórios sôbre os objetos aéreos não identificados. Dizia que, após estudo preliminar, o ATIC concluía que “os fenômenos relatados eram reais”. A carta opinava, enfaticamente, pela criação de uma comissão permanente no ATIC para analisar e investigar futuros relatórios de UFOs. Requeria-se prioridade para o projeto, registro de nome em código e classificação do assunto como totalmente secreto.

O requerimento do ATIC foi aprovado e por isso estabeleceu-se o Projeto Sign — precursor do Projeto Grudge e do Projeto Blue Book. Foi-lhe concedida a prioridade 2-A, sendo 1-A a mais alta que a Fôrça Aérea poderia obter em qualquer circunstância.

Nessas condições foi que a Fôrça Aérea mergulhou na mais profunda e conhecida controvérsia em que tomou parte e jamais tomará; havia enfrentado o problema, de que não conseguiu livrar-se até hoje.

O General Comandante da Fôrça Aérea do Exército, na missiva ao chefe do ATIC, havia empregado a palavra “fenômenos”. A História tem demonstrado que a palavra não foi bem escolhida. Mas, em 23 de setembro de 1947, ocasião em que a carta foi escrita, os especialistas de Inteligência do ATIC confiavam em que, dentro de poucos meses ou um ano, dariam resposta à pergunta “Que são os UFO?”

A outra pergunta “Existem os UFOs?” nunca era formulada. O único problema que confrontava o pessoal do ATIC era: “Seriam os UFOs de origem russa ou interplanetária?” Qualquer dos casos exigia estudo sério dentro do maior sigilo. Somente altas patentes do ATIC eram designadas para fazer parte do Projeto Sign.

Embora uma organização formal para investigar os UFOs não tivesse sido estabelecida até setembro de 1947, a Força Aérea estava vitalmente interessada nos relatórios de UFOs desde 24 de junho de 1947, dia em que Kenneth Arnold fez o relatório original.

Em virtude de a história de Arnold ter sido veiculada pelos bardos do *saucerismo*, os fatos foram deformados, torcidos, mudados. Até mesmo alguns pontos do relato de Arnold, como aparecem em seu livro *The Coming of the Saucers*, não estão de acordo com o que os arquivos oficiais dizem ter êle relatado à Força Aérea em 1947. Por ter êste incidente constituído a observação inicial de UFOs, eu costumava ser inquirido a êste respeito, tanto pela imprensa como nas preleções que fazia. Para obter a história verdadeira e pormenorizada do que havia acontecido a Arnold em 24 de junho de 1947, tive que recorrer ao arquivo de velhos jornais e aos relatórios oficiais, além de entrevistar pessoas que haviam trabalhado no Projeto Sign. Pela verificação cuidadosa desses dados e pelas entrevistas com pessoas que tinham ouvido Arnold fazer seu relatório original, logo após a observação, concluí, finalmente, o que acredito seja a história fiel.

Arnold havia decolado de Chehalis, Washington, em vôo para Yakima, Washington. Cerca de 15,00 horas encontrava-se nas proximidades do Monte Rainier. Um avião C-46 de transporte do Corpo de Fuzileiros Navais há vários dias estava desaparecido, tendo caído, provavelmente, perto do Monte Rainier. Por êsse motivo, Arnold decidiu voar ao redor da área e procurá-lo. Voava olhando para o solo, quando súbitamente notou uma série de clarões fortes à sua esquerda. Procurou localizar o que os produzia e avistou uma fila de nove objetos brilhantes, em forma de discos, os quais, segundo seu julgamento, mediam de 15 a 20 metros de comprimento. Deslocavam-se de norte para sul, cruzando a linha de vôo de seu pequeno avião. Voavam em escalão revertido, isto é, o objeto líder mais alto e os demais gradativa-

mente mais baixo. À medida que se deslocavam no espaço, os objetos acompanhavam a sinuosidade das vertentes, passando numa das vèzes por trás de um dos picos. Cada objeto em si tinha um movimento oscilatório, descrito por Arnold como um “prato a resvalar sôbre a água”.

Durante o tempo em que os objetos estiveram sob sua observação, Arnold, com um cronógrafo, anotou-lhes a velocidade. Marcara sua própria posição e a dos objetos sôbre o mapa, e novamente verificou o tempo decorrido. Ao aterrar, fêz um desenho da linha sobrevoada pelos objetos e computou a velocidade: quase 2.750 quilômetros por hora. Calculou que, se os tivesse observado à distância de 32 ou 40 quilômetros, os estranhos aparelhos teriam percorrido 75 quilômetros em um minuto e quarenta e dois segundos.

Verifiquei que havia muita especulação em tórno desse relatório. No ATIC formaram-se duas facções, cada qual apoiando uma forma de raciocínio. Diziam uns que Arnold observara simples aviões a jato voando em formação. O argumento desta facção baseava-se nos limites físicos da visão, acuidade visual e aptidão dos olhos para perceberem objetos minúsculos e longínquos. Os que compunham êste grupo provaram, através de testes, que uma pessoa dotada de visão normal não pode “ver” um objeto que produza ângulo inferior a 0,02 segundos de arco. Isto foi aplicado à observação de Arnold. Esta facção que mantinha o ponto de vista “Arnold viu aviões”, afirmava que insistindo como insistia o protagonista na medida dos objetos de 15 a 20 metros de comprimento, êstes teriam que estar muito mais perto do que êle havia calculado; do contrário não poderiam absolutamente ter sido avistados. Se os objetos tivessem passado mais perto do que o estimado, o cálculo da velocidade se apresentava errado e, ao invés de se deslocarem a 2.750 quilômetros horários, voavam apenas a cêrca de 650 quilômetros por hora, velocidade de um avião a jato. Não havia motivo para acreditar que fôsem jatos. Êstes pareciam animados de movimento ondulatório porque Arnold os observara através de camadas alternadas de ar quente e frio, da mesma maneira como as ondas de calor que se desprendem de uma calçada fazendo com que um objeto pareça trêmulo.

Os componentes da outra facção não concordavam absolutamente com esta opinião. Baseavam seu argumento no

fato de que Arnold, ao marcar o tempo, sabia onde os objetos se achavam. Era um experimentado piloto de montanhas e conhecia profundamente a região circunvizinha das Montanhas Cascade. Como prova a êste aspecto da questão, o fato de que os objetos haviam passado *por trás* de um dos picos foi trazido à baila, o que vem positivar a distância entre os UFOs e Arnold, confirmando-se, pois, a velocidade horária de 2.750 quilômetros por êle calculada. Demais, nenhum avião poderia contornar os recessos das montanhas dentro do curto tempo em que Arnold estêve a observar os misteriosos objetos. O fator da acuidade visual serviu apenas para fortalecer a teoria da facção "Arnold viu discos" de que os mesmos eram aeronaves. Se Arnold pôde ver os estranhos corpos a 32 ou 40 quilômetros de distância, êstes deveriam medir 63 metros de comprimento e não os 15 ou 20 modestamente calculados.

Em 1947, o caso era uma história fantástica; atualmente, é apenas um relatório de UFO a mais sob a marca "desconhecido".

Se os fatos são exatos, se Arnold realmente viu os UFOs passarem *por trás* do pico da montanha, se conhecia-lhes a posição certa no momento, o problema dos UFOs não pode ser facilmente afastado. Mas sempre há senões nos relatórios. Os desta espécie levaram o Major-General John A. Samford, Diretor de Inteligência da Fôrça Aérea, a fazer o seguinte comentário durante a entrevista concedida a jornalistas em julho de 1952: "Contudo, permanece uma porcentagem dêste total (refere-se a todos os relatórios de UFOs recebidos pela Fôrça Aérea), cêrca de 20 por cento, provenientes de observadores dignos de crédito, sôbre fatos inacreditáveis. Continuamos interessados."

Ao deformarem, torcerem e alterarem o incidente de Arnold, os escritores de teorias sôbre discos voadores não se satisfizeram em ater-se apenas aos incidentes em si; arrastaram para o caso o acidente do C-46 do Corpo de Fuzileiros Navais. Insinuaram que os mesmos discos voadores avistados por Arnold abateram o avião de transporte, recolheram os corpos das vítimas e atualmente os conservam como *pickles* na Escola de Medicina da Universidade de Vênus. Como prova aplicam o mesmo arrazoado ilógico que usam para quase tôdas as questões. Em consideração à família dos tripulantes e passageiros, fotografias de acidentes aéreos em

que aparecem corpos das vítimas jamais são liberadas pelos militares. Esta política fêz com que os escritores dissessem que os corpos não haviam sido encontrados entre os destroços. Havia corpos e havia fotografias.

O próprio Arnold parece ter sido o causador em grande parte do sensacionalismo com que foram anunciados os discos voadores. Histórias de incidentes estranhos vêm sendo continuamente publicadas nos jornais, porém jamais atingiram idêntica repercussão ao primeiro relatório sôbre objetos aéreos não identificados. As histórias ocasionais de “homens da neve do Himalaia” ou sôbre “monstros malásios” geralmente não obtêm mais do que alguns centímetros nas colunas das páginas internas dos jornais; a história de Arnold, se não figurou nas *manchettes*, pelo menos apareceu nas primeiras páginas. As razões da grande publicidade foram-se explicadas certa vez em que investiguei uma série de relatórios sôbre UFOs em recentes aparições na Califórnia. Foi na primavera de 1952. Eu estava alojado na base aérea de um grupo de caças-bombardeiros. Através de um amigo mútuo fui apresentado a um dos pilotos que conhecia Arnold. Na vida civil, êste pilôto, ex-jornalista, havia trabalhado na história original de Arnold. Por seu intermédio fiquei sabendo que, quando a história surgiu, todos os editôres dos jornais da região se achavam completamente convencidos de que o incidente era sômente uma mistificação e como tal pretendiam publicá-lo. Todavia, quanto mais investigavam os fatos e a reputação de Arnold, maior evidência obtinham de que êle havia dito a verdade. Além de possuir caráter íntegro, era excelente pilôto de montanha, daqueles que conhecem os mínimos pormenores da região em que voam constantemente.

A parte mais fantástica da história de Arnold relacionava-se à velocidade de 2.750 quilômetros por hora, computada pela marcação do tempo decorrido pelos estranhos corpos entre dois acidentes topográficos, cuja distância podia ser facilmente determinada. “Quando Arnold nos relatou como havia calculado a velocidade — disse-me o meu conhecido — todos nós passamos a acreditar no caso”. Prosseguiu dizendo que ao se sentirem enganados, julgando tratar-se de um gracejo, os editôres alteraram sua atitude e mostraram-se impressionados. O entusiasmo espalhou-se. Porque a Fôrça Aérea negara prontamente ser a proprietária dos objetos,

“os fatos” se transformaram em história tão singular que os jornais de todo o globo a publicaram em primeiras páginas.

Há uma velha sugestão de que Arnold talvez tenha visto apenas o vento a sacudir a neve pelos despenhadeiros. Quando indaguei a êste respeito, meu interlocutor respondeu convicto: “Impossível”. Acrescentou: “Tenho vivido na orla noroeste do Pacífico durante muitos anos e tenho voado pela região centenas de horas; em junho é impossível ver neve pulverizada nas encostas baixas. Pessoalmente acredito que Arnold viu alguma espécie de aeronave não terrestre.” Revelou-me ainda duas outras observações semelhantes que ocorreram no dia seguinte àquele em que Arnold avistou os nove discos. Conhecia as pessoas que tinham feito a observação; não eram de se deixar levar por aparências. Ofereceu-se para transportar-me em um T-6 a Boise, onde eu poderia entrevistar aquelas pessoas que jamais haviam feito um relatório para os militares. Mas eu deveria regressar a Dayton e portanto declinei.

Poucos dias depois da observação de Arnold, novos relatórios começaram a chegar. Em 28 de junho, um piloto da Fôrça Aérea, a bordo de um F-51, voava perto do Lago Meade, Nevada, quando avistou uma formação de cinco ou seis objetos, distantes, à sua direita. Isto ocorreu às 15:15 horas. Na mesma noite, às 21:20 horas, quatro oficiais da Fôrça Aérea — dois pilotos e dois oficiais de Inteligência — da Base Maxwell em Montgomery, Alabama, viram uma luz brilhante atravessar o céu. A princípio a luz foi percebida logo acima do horizonte, mas à medida que se aproximava dos observadores, passou a descrever zigzagues com impulsos de alta velocidade; ao chegar diretamente sôbre o grupo de oficiais, efetuou manobra em ângulo de 90 graus e desapareceu ao sul.

Surgiram outros relatórios. Em Milwaukee, uma senhora viu dez que passaram sôbre sua residência, como “chamas azuis”, em direção sul. Um motorista de ônibus escolar, em Clarion, Iowa, viu um objeto riscar o céu; dentro de alguns segundos mais doze seguiram o primeiro. O Campo de Provas de White Sands assinalou a primeira das muitas observações locais, quando diversas pessoas que se encontravam num automóvel viram uma luz pulsante deslocar-se de horizonte a horizonte em trinta segundos. Uma dona de casa, em Chicago, viu um “com pernas”.

A semana de 4 de julho de 1947 foi fértil em observações, apenas superada em 1952. As atividades centralizaram-se na região de Portland, Oregon. Às 11:00 horas, algumas pessoas estavam em um automóvel, nas proximidades de Redmond, quando viram quatro objetos discoidais cruzarem o céu, além do Monte Jefferson. Às 13:05, um policial que se achava num estacionamento de automóveis por trás do Quartel de Polícia da cidade de Portland, notou que alguns pombos súbitamente começaram a agitar-se como se estivessem assustados. O policial olhou para cima e viu cinco grandes objetos em forma de discos, dois em direção sul e três para leste. Deslocavam-se a grande velocidade e pareciam oscilar sobre seus eixos laterais. Minutos mais tarde, dois outros policiais, ambos ex-pilotos, relataram o aparecimento de três novos objetos voadores, em fila. Pouco depois, a patrulha do pôrto telefonou à base. Uma tripulação de quatro patrulheiros observara de três a seis discos “em forma de calotas cromadas”, deslocando-se rapidamente. Estes também oscilavam em vôo. Desde então os residentes de Portland começaram a avistá-los. Um deles observou um desses objetos voando para leste e dois outros para o norte. Às 16:30, uma senhora telefonou informando ter visto um UFO semelhante a uma moeda de prata. Um outro afirmou ter observado dois deles que seguiam para sudeste e outro mais para nordeste. De Milwaukee, Oregon, três foram observados na direção noroeste. Em Vancouver, Washington, funcionários da polícia avistaram vinte ou trinta desses misteriosos engenhos.

A primeira fotografia é datada de 4 de julho e provém de Seattle. Após excessiva publicidade, concluiu-se que se tratava apenas de um balão meteorológico.

Naquela noite, a tripulação de um avião da United Airlines que voava perto de Emmett, Idaho, observou cinco objetos. O relatório do piloto informava a respeito de cinco “coisas” finas e lisas no fundo e aparência rugosa no topo, vistas em silhueta contra o crepúsculo, pouco depois de o avião ter decolado de Boise às 20:04 horas. “Vimos claramente os objetos e os seguimos em direção nordeste, cerca de 45 milhas. Finalmente desapareceram. Não fomos capazes de discernir se se distanciaram ou desintegraram. Não podemos dizer que fôssem assim como “borrões” na atmosfera, ovais na forma ou qualquer outra coisa, mas o que quer

que tenha sido, com certeza não eram aviões, nuvens ou fumaça.”

As observações não eram privilégio dos civis. Em 6 de julho, um sargento em Birmingham, Alabama, avistou diversas “luzes mortíferas” atravessarem o céu velozmente e fotografou uma delas. No mesmo dia, a tripulação de um B-25 da Fôrça Aérea notou um objeto brilhante de forma discoidal, “às nove horas, baixo”. Este foi um dos raros objetos observados mais baixo do que uma aeronave. Na Base Aérea de Fairfield-Suisun na Califórnia, um pilôto percebeu algo cruzar três quartas partes do céu em poucos segundos. Esse objeto também oscilava sôbre o eixo lateral.

De acôrdo com os veteranos do ATIC, a primeira observação que realmente provocou o maior interêsse da Fôrça Aérea pelos UFOs, ocorreu no dia 8 de julho na Base Aérea Muroc (atualmente Base Edwards — seu centro supersecreto de testes no Deserto Mojave da Califórnia). Às 10:10 horas, um pilôto de provas aquecia o motor do novo XP-84 pouco antes de decolar para um vôo de provas. Casualmente olhou para cima na direção norte e viu o que julgou ser um balão meteorológico a deslocar-se em direção oeste. Após observá-lo por alguns segundos, percebeu que se equivocara. Pouco antes havia recebido instruções sôbre os ventos reinantes a grande altitude; o objeto branco-amarelado, em observação, movia-se contra o vento. Se fôsse do tamanho de uma aeronave normal, deveria estar entre 3.000 e 2.600 metros de altura, deslocando-se entre 320 e 360 quilômetros horários.

Dez minutos antes, diversos oficiais e aviadores haviam observado três objetos iguais, porém prateados, que também seguiam a direção oeste.

Duas horas mais tarde, um grupo de técnicos do Rogers Dry Lake, adjacente à Base Muroc, notou um outro UFO. O relatório foi o seguinte:

No dia 8 de junho de 1947, às 11:50 horas, estávamos em um caminhão de observação localizado na Área 3, em Roger Dry Lake. Observávamos uma formação composta de dois P-82 e um A-26, voando a 6.000 metros, que se preparavam para uma experiência de ejeção de assentos. Nesse momento um objeto redondo, branco como alumínio, que a princípio nos pareceu um pára-quedas, surgiu no espaço. Nos-

sa primeira impressão foi a de que ocorrera uma ejeção prematura do assento e do boneco, no que nos enganamos. O objeto estava abaixo de 6.000 metros e caía três vezes mais rapidamente do que a média observada no pára-quedas de experiência, o qual, aliás, fôra sôlto trinta segundos após têmos avistado o corpo estranho. À medida que caía, o objeto derivava para o norte da posição oeste, contra o vento prevalecente. A velocidade, em movimento horizontal, não podia ser determinada, mas parecia ser menor do que a máxima de um F-80.

Quando o objeto atingiu nível mais baixo do que a observação de sua silhueta lateral poderia permitir, notamos um contôrno nitidamente ovalado, com duas projeções na parte superior, as quais pareciam grossos lemes direcionais ou cúpulas. Estas projeções cruzavam-se de tempos a tempos, sugerindo rotação ou oscilação vagarosa.

Não foram observados fumaça, chamas, arcos de hélices, ruídos de motor ou outros meios de propulsão plausíveis ou visíveis. A côr era prateada assim como o tecido pintado de alumínio, e não parecia tão denso como a cúpula de um pára-quedas.

Ao descer mais, ficando em linha com o tôpo das montanhas, desapareceu do campo visual dos observadores.

O objeto estêve sob observação durante cêrca de 90 segundos. Quatro das cinco pessoas que estavam no caminhão viram o corpo estranho. Entendemos que se tratava de um objeto feito pelo homem, como foi evidenciado pelo contôrno e aparência funcional, e a observação não foi fruto de alucinação ou qualquer outra ilusão dos sentidos.

Exatamente quatro horas mais tarde, o pilôto de um F-51 voava a 6.000 metros, cêrca de 60 quilômetros ao sul de Muroc, quando avistou um "objeto achatado que refletia luz". Relatou que o mesmo não possuía estabilizador vertical ou asas. No momento em que fôra avistado, o pilôto se achava mais abaixo; tentou subir para alcançá-lo, mas seu F-51 não conseguiu atingir a altitude necessária. Tôdas as bases aéreas das circunvizinhanças afirmaram não ter aeronaves voando na área.

Ao final de julho de 1947, o regime de sigilo sôbre os UFOs tornou-se mais severo. Os jornalistas que inquiriam sôbre as atividades da Fôrça Aérea a respeito recebiam o

mesmo tratamento que receberia hoje quem perguntasse qual o número de armas termonucleares atualmente em estoque no arsenal atômico dos Estados Unidos. Ninguém, exceto alguns oficiais de alta patente do Pentágono, estava a par do que faziam ou pensavam as pessoas que viviam nos alojamentos cercados por arame farpado do ATIC.

Os documentos que o Projeto Blue Book herdou das comissões anteriores sôbre tais investigações, contavam histórias da era primitiva dos discos voadores. Êstes memorandos e trechos de correspondência mostravam que a situação dos UFOs era considerada extremamente séria. Os papéis daquele período indicavam ainda a confusão que cercava as investigações — confusão quase próxima do pânico.

Os militares desejavam uma solução rápida, e o público conjecturava sôbre todos os aspectos do problema. As teorias equilibravam-se em qualidade, e todos os elementos categorizados do ATIC aprofundavam-se em investigar os próprios pontos de vista. Êstes dividiam-se em duas classes principais acêrca da origem dos estranhos objetos, os quais seriam terrestres ou extraterrestres. Para a primeira, estavam os russos na liderança, vindo a Marinha Americana, com seu XF-5-U-1 (a “Panqueca Voadora”), em distanciando segundo lugar. A intenção de examinar tôdas as pistas estava grâficamente demonstrada em nota pessoalmente manuscrita que encontrei no arquivo. Esta nota fôra dirigida pelo chefe do ATIC a um especialista de informações civis. Dizia: “Pode o Sr. afirmar que a Marinha abandonou o projeto do XF-5-U-1?”

A idéia da origem extraterrestre tomava tôda a escala das teorias, incluindo animais do espaço. Êstes figuravam para a suposição de naves interplanetárias, em situação de idêntica distância entre russos e americanos quanto à teoria terrestre.

Esta confusa especulação durou apenas algumas semanas. A seguir a pesquisa voltou-se ainda mais aos soviéticos, desenvolvendo-se sob ação metódica.

Ao fim da Segunda Guerra Mundial, os alemães trabalhavam em diversos tipos radicais de aeronaves e mísseis teleguiados. A maioria dêstes projetos encontrava-se nos estágios preliminares, mas eram tais aparelhos os únicos conhecidos que podiam aproximar-se das características de vôo dos UFOs segundo os inúmeros relatos. Assim como os Aliados depois

da Segunda Guerra Mundial, os soviéticos obtiveram dados completos dos mais recentes inventos alemães. Tal fato e mais os rumores de que os russos febrilmente desenvolviam as idéias alemãs, provocaram não pouco alarme. À medida que novas observações se processavam nas proximidades do Centro de Testes da Fôrça Aérea em Muroc, do Campo de Provas do Exército em White Sands, das fábricas de bombas atômicas, o ATIC redobrava seus esforços nas pesquisas.

Aos agentes de Inteligência na Alemanha, foram enviados telegramas no sentido de se saber qual o progresso alcançado pelos alemães. Supunha-se que os soviéticos estariam pondo em prática um conceito de aerodinâmica inteiramente novo, justamente o que produziria as características de vôo dos discos.

Enquanto os técnicos analistas do ATIC vasculhavam os Estados Unidos para obter dados sôbre os projetos germânicos e os agentes de Inteligência na Alemanha procuravam os dados que lhe vinham sendo solicitados, os relatórios de UFOs continuavam a inundar o país. A costa do Pacífico a noroeste ainda se achava à frente com a maioria das observações, mas todos os Estados da União também vinham relatando as aparições.

A princípio, não havia um esforço coordenado para coletar dados. As informações chegavam através do noticiário da imprensa e do rádio. Agências de Inteligência militar fora do ATIC hesitavam em investigar por sua própria iniciativa, em virtude da falta de ordens específicas, o que foi interpretado como se os militares não tivessem interesse pelos UFOs. Pouco depois, entretanto, esta plácida atitude se modificou integralmente. Ordens secretas chegaram para que *todos* os relatórios sôbre UFOs fôssem investigados. Os pormenores obtidos deveriam ser enviados diretamente ao ATIC, no Campo Wright. A determinação, porém, não explica a finalidade. Esta falta de esclarecimentos e o fato de que as informações deveriam ser remetidas diretamente a um importante setor do Serviço de Inteligência do Quartel-General da Fôrça Aérea, excitou a imaginação de oficiais menos objetivos. Agentes do Serviço Secreto, que antes expressavam livremente sua opinião, mantinham-se agora em absoluto mutismo. A era da confusão progredia.

As declarações anteriores à imprensa, e que haviam dado certa forma à opinião pública, não reduziam a confusão. En-

quanto o ATIC concentradamente expendia o máximo de esforços em estudo sério, “certos funcionários de alta categoria do governo” galhofavam oficialmente quando os UFOs eram mencionados.

Em julho de 1947, uma história divulgada pela International News Service citava um oficial de Relações Públicas do Campo Wright como tendo dito: “Até agora nada encontramos para confirmar que os discos existem. Não acreditamos que sejam mísseis teleguiados. Segundo os próprios fatos, parece tratar-se de fenômenos ou frutos da imaginação”.

Algumas semanas mais tarde, um tenente-coronel, Assistente do Chefe do Estado-Maior da Quarta Fôrça Aérea, foi amplamente citado como tendo dito: “Não há motivos para acreditar-se em discos voadores na área de Tacoma (referindo-se à observação de um UFO na área de Tacoma, Washington), ou em qualquer outra área”.

Os “peritos” em suas histórias sôbre discos afirmaram que tais manifestações de descrédito às observações de UFOs era cortina de fumaça intencionalmente lançada para encobrir os fatos e aumentar a confusão. Não é verdade; havia, simplesmente, falta de coordenação. De qualquer modo, se a Fôrça Aérea desejasse estabelecer a confusão, não poderia ter feito melhor trabalho.

A denúncia do tenente-coronel da Quarta Fôrça Aérea referia-se, especificamente, ao relatório de Tacoma, Estado de Washington.

O relatório da investigação dêste incidente — o Mistério da Ilha Maury — foi um dos mais pormenorizados da primitiva era dos UFOs. Os dados que possuíamos em nossos arquivos foram coletados um a um pelo Serviço de Inteligência da Fôrça Aérea e outras agências, devido à morte de dois oficiais dêsse Serviço, os quais haviam iniciado a investigação e não puderam terminá-la.

Para a Fôrça Aérea a história tivera início em 31 de julho de 1947, quando o Tenente Frank Brown, agente de Inteligência da Base Aérea de Hamilton, Califórnia, recebeu um telefonema interurbano. O chamado era feito por um homem a quem designarei como Simpson, e que havia conhecido Brown quando êste investigava uma observação anterior. Agora Simpson possuía outra boa indicação de incidente que

envolvia um UFO. Recentemente havia entrevistado dois patrulheiros do pôrto de Tacoma, um dos quais observara seis UFOs que pairaram sôbre seu barco-patrolha e alijaram pedaços de metal estranho. Simpson tinha em mãos alguns pedaços dêsse metal.

Ao Tenente Brown a história pareceu interessante, e portanto relatou a seu superior. Tendo êste permitido, dentro de uma hora o Tenente Brown e o Capitão Davidson voaram para Tacoma a bordo de um B-25 da Fôrça Aérea. Ao chegar, avistaram-se no quarto de Simpson com êste e um seu amigo, pilôto de linha aérea. Após as apresentações costumeiras, Simpson revelou a Brown e Davidson ter recebido carta do editor de uma revista de Chicago, propondo-lhe que investigasse o caso. O editor lhe pagaria 200 dólares e desejava uma história com exclusividade. Como os fatos se complicavam, Simpson preferiu que os militares prosseguissem na investigação, dizendo conhecer os acontecimentos ao largo da Ilha Maury, mas desejando, por outro lado, que Brown e Davidson os ouvissem diretamente. Já havia chamado os patrulheiros do pôrto, os quais se achavam a caminho do hotel. Com efeito, pouco depois êstes fizeram a sua narrativa.

Chamarei aos dois homens Jackson e Richards, embora não sejam êstes realmente os seus nomes. Jackson declarou que, em junho de 1947, sua tripulação, seu filho e o cão dêste, estavam em um barco-patrolha, cobrindo a área próxima à Ilha Maury, situada na Barra de Puget, a cêrca de cinco quilômetros de Tacoma. Era um dia escuro; havia uma compacta camada de nuvens a 750 metros. Sûbitamente, todos avistaram seis objetos em forma de “rôscas de padaria”, pouco abaixo das nuvens, vindo em direção ao barco. Aproximaram-se cada vez mais, parando sôbre a embarcação a 150 metros, aproximadamente. Um dos objetos parecia não estar funcionando bem, enquanto os demais o rodeavam. Em virtude da proximidade dos objetos, a observação foi excelente. Tinham êles cêrca de 30 metros de diâmetro, sendo que o “furo central da rôsca” poderia ter 7 ou 8 metros, também de diâmetro. Eram prateados e não produziam ruído algum. Grandes vigias na periferia de cada objeto podiam ser vistas.

Enquanto os cinco UFOs rodeavam o sexto, um dêles aproximou-se mais ao que aparentava estar em dificuldade,

como que estabelecendo contacto. Ambos mantiveram-se em contacto por alguns minutos, e, após, começaram a separar-se. Enquanto ocorria esta separação, Jackson tirava fotografias. Logo que os dois objetos se apartaram, ouviu-se um ruído surdo, e a seguir o UFO desarranjado começou a alijar fôlhas de metal muito leve através do orifício central. Êstes ainda caíam oscilando sôbre a água, quando o UFO passou a alijar um material mais denso, parecendo rochas. Parte dêsse material caiu na praia da Ilha Maury. Jackson dirigiu seu barco para a praia, mas antes, porém, que êste fôsse danificado, o braço de seu filho ferido e morto o cão, o que não pudera evitar, naturalmente. Ao atingir a ilha, olharam para cima e verificaram que os UFOs estavam abandonando a área a alta velocidade. O patrulheiro do pôrto disse que apanhara diversos pedaços de metal na praia. Havia tentado usar seu aparelho transmissor a fim de pedir auxílio, mas por alguma razão desconhecida a interferência era tão intensa que não conseguia estabelecer contacto com sua base em Tacoma. Ao atracar o barco em Tacoma, Jackson obteve os primeiros socorros para seu filho e apresentou-se a seu superior, relatando-lhe o ocorrido. Richards, segundo o depoente, não acreditou na história até que fôsse pessoalmente à ilha ver o material. Jackson concordou.

Todavia, as atribuições de Jackson não terminaram. Na manhã seguinte, um misterioso visitante intimou-o a esquecer o incidente. Horas mais tarde, as fotografias foram reveladas. Exibiam os seis objetos, mas o filme estava por demais manchado e nebuloso, como se houvesse sido exposto a alguma espécie de radiação.

Simpson, então, relatou os seus contactos com misteriosas pessoas. Disse não ser Jackson o único a receber chamados anônimos; também os jornais de Tacoma haviam recebido telefonemas de um desconhecido, o qual informara com exatidão o que estava ocorrendo no quarto de hotel em que Simpson se alojava. Situação curiosa, na verdade, eis que ninguém, exceto Simpson, o piloto de linha aérea e os dois patrulhadores do pôrto, sabia do que se passava. O quarto havia sido completamente revistado, inclusive na procura de algum microfone oculto. Algumas horas depois da chegada do Tenente Brown e do Capitão Davidson a Tacoma, o caso ainda se mantinha como acima foi descrito.

Após algumas perguntas a Jackson e a Richards, ambos os agentes de Inteligência partiram, relutando em levar qualquer dos fragmentos do metal apanhado na Ilha Maury. Como disseram alguns escritores, que desde então escreveram sobre o incidente, Brown e Davidson pareciam estar ansiosos por partir, e mesmo amedrontados em tocar os fragmentos, como se soubessem algo mais a seu respeito.

Os dois oficiais foram para a Base Aérea McChord, perto de Tacoma, onde seu B-25 se achava estacionado, mantiveram uma conferência com o oficial de Inteligência e, a seguir, decolaram para a sua base em Hamilton. Ao partir de McChord tinham uma boa idéia sobre a identidade dos UFOs. Felizmente, antes de partir, disseram ao oficial de Inteligência de McChord o que haviam concluído da entrevista em Tacoma.

Algumas horas depois, ambos estavam mortos, salvando-se em pára-quadras somente o mecânico e um passageiro. O avião caíra perto de Kelson, Estado de Washington.

Os jornais insinuaram sabotagem; que o avião transportava material altamente secreto; esta última assertiva foi confirmada pelas autoridades na Base Aérea de McChord.

Em poucos dias a publicidade da imprensa em torno do acidente arrefeceu, e o Mistério da Ilha Maury jamais foi publicamente solvido.

Relatórios posteriores informam que, após o acidente fatal, os dois patrulheiros do pôrto desapareceram misteriosamente. Deveriam mesmo desaparecer, mas nas profundidades da Barra Puget. Todo o Mistério da Ilha Maury não passou de uma mistificação. A primeira, ou talvez a segunda mistificação mais desonesta e melhor planejada em toda a história dos UFOs. É assim que, em relatório oficial por menorizado sobre o incidente, informou-se terem os patrulheiros admitido a inexistência de qualquer relação entre os fragmentos de rocha e os discos voadores. Havia remetido os fragmentos ao editor de uma revista por gracejo. Um deles escrevera ao editor de uma revista dizendo que os fragmentos podiam ser parte de um disco voador. No entanto, dissera que o pedaço de rocha *era* de um disco voador, porquanto tal editor desejava que fôsse dito dessa forma.

Este jornalista, segundo um dos mistificadores, desejava a afirmação de que os fragmentos originavam-se de um disco

voador, era o mesmo que havia pago 200 dólares ao homem que chamo de Simpson a fim de que êste investigasse o caso.

O relatório oferece outros pormenores do incidente. Nenhum dos dois homens jamais exibiu as fotografias. Declararam havê-las “perdido”. Um dêles — não me recordo qual — era o misterioso informante que convocou os jornais para relatar as conversações mantidas no quarto do hotel. O misterioso visitante de Jackson simplesmente não existia. Ainda, nem um nem outro eram patrulheiros do pôrto; apenas possuíam dois botes velhos que usavam para colhêr a madeira flutuante da Barra Puget. O acidente do avião foi uma dessas ocorrências trágicas. Um motor incendiou-se, derreteu e, antes que os dois oficiais pudessem saltar, a asa e a cauda foram arrancadas, tornando-lhes impossível a fuga. Êstes oficiais que pereceram eram da Base de Hamilton, e haviam percebido a mistificação — o que justificava a rapidez da entrevista e a hesitação de levarem consigo os “fragmentos”. Confirmaram suas convicções quando se entrevistaram com o oficial de Inteligência em McChord. Aliás, já estabelecido ficara que os fragmentos eram justamente o que Brown e Davidson julgavam que fôsem: metal fundido. Quanto ao material secreto a bordo do B-25, tratava-se de um arquivo de relatórios que os dois oficiais levariam de volta para Hamilton, e nada tinha a ver com o Mistério da Ilha Maury, ou melhor, a mistificação da Ilha Maury.

Simpson e seu companheiro, piloto de linha aérea, não foram postos a par da mistificação, por um motivo. Logo que se descobrira terem sido vítimas de uma burla, não tomando parte na mistificação, ninguém mais tentou prejudicá-la.

Na maioria, os escritores da saga sôbre discos usaram êste incidente ao máximo, salientando como sua principal premissa o fato de que a história deveria ser verídica, em virtude de o govêrno jamais ter denunciado abertamente e processado qualquer dos dois mistificadores. Esta premissa pode impressionar, mas é falsa. O motivo para a completa pesquisa da Mistificação da Ilha Maury era o pensamento do govêrno em processar seus responsáveis. Todavia, decidiu-se, após o interrogatório dos mesmos, que se tratava de um gracejo que passara dos limites, e que não podiam ser diretamente responsabilizados pela morte dos oficiais e pela perda

do B-25. A história nem mesmo havia sido publicada, porquanto, ao tempo do incidente e não obstante o conhecimento do caso pela imprensa, os fatos estavam classificados como provas. Quando os fatos foram liberados, nada mais eram do que notícias velhas. E nada mais morto do que uma notícia velha.

À medida que 1947 se aproximava do fim, o Projeto Sign da Força Aérea havia superado seu pânico inicial e estabelecido uma rotina de operações. Todos os relatórios sobre as pesquisas alemãs da Segunda Guerra Mundial haviam sido estudados, no sentido de saber-se se os russos teriam desenvolvido alguns dos projetos alemães acerca de discos voadores. Peritos em aerodinâmica do ATIC e do Laboratório de Aeronáutica do Campo Wright computaram a realização máxima que poderia ser esperada de desenhos alemães. Os próprios desenhistas desses projetos foram entrevistados. “Estariam os russos capacitados a construir um disco voador com seus desenhos?” A resposta foi: “Não, não havia nenhum meio concebível de que uma aeronave pudesse igualar-se às manobras atribuídas aos UFOs”.

O Laboratório de Medicina de Aviação da Força Aérea cooperou. Se a aeronave pudesse ser construída, o corpo humano não suportaria as manobras violentas comuns a esses objetos. Os especialistas em estrutura de aeronaves secundaram a afirmação: nenhum material conhecido suportaria as cargas de tais manobras, bem como o calor das altas velocidades.

Convencidos de que os UFOs eram objetos reais, os técnicos do ATIC passaram a pensar diferentemente. Os partidários da idéia de que os UFOs eram de procedência russa começavam agora a especular com o espaço exterior, não porque detivessem qualquer prova da origem extraterrestre desses objetos, mas por acreditarem que eles realmente existiam e somente alguma raça desconhecida, com uma altamente desenvolvida tecnologia, poderia construí-los. Quanto aos efeitos sobre o corpo humano — indagavam — por que, afinal, não poderia essa raça — qualquer que fosse — suportar a tão horríveis pressas das manobras? Por que julgá-las pelos padrões terrestres? Encontrei um memorando acerca destas idéias no velho Projeto Sign.

Ao terminar o ano de 1947, o Projeto Sign enfrentava um novo problema: como obter informação interplanetária?

Durante a Segunda Guerra Mundial, o Departamento "T-2" do Air Material Command, organização que antecedeu o ATIC, tinha desenvolvido métodos altamente eficientes para conseguir tôdas as possíveis informações a respeito de aspectos técnicos das aeronaves inimigas. O ATIC conhecia tais métodos, mas como poderiam ser aplicados em relação a aeronaves? O problema foi atacado em meio a "confusão organizada", e se dessa forma se apresentava na mente dos componentes da Fôrça Aérea, na mente do povo reinava o caos. Para tanto contribuíam as declarações contraditórias a respeito de UFOs.

Uma notícia amplamente divulgada, fornecida à imprensa pela Fôrça Aérea, no Pentágono, e cujo informante oficial não foi revelado, dizia:

Os "discos voadores" são uma das três hipóteses:

- 1) reflexos de sol em nuvens baixas;
- 2) ruptura de pequenos meteoros, cujos cristais refletem os raios do sol;
- 3) granizos achatados, de grande porte que deslizam pela atmosfera.

Uma verificação imediata, quando diversos cientistas foram citados, estabeleceu, em essência, que o funcionário da Fôrça Aérea, que havia feito tais declarações e cujo nome não se conhecia, era incompetente. Jamais se ouvira falar em meteoros cristalizados, ou enormes granizos achatados, além de ser absurda a teoria da reflexão solar.

As revistas *Life*, *Time*, *Newsweek* e outras publicavam diversos artigos a respeito de UFOs. Alguns, escritos com evidente ironia, outros, porém, encarando sèriamente o problema. Todos mencionavam as alucinações e a histeria em massa insinuadas pela Fôrça Aérea, mas o psiquiatra da Administração dos Veteranos ridicularizou públicamente a teoria, declarando: "É gente demais a ver tais fenômenos".

De um modo geral, sugeriu-se que os UFOs eram meteoros, mas astrônomos de Chicago também ridicularizaram esta idéia. O Dr. Gerard Kuiper, Diretor do Observatório da Universidade de Chicago, foi citado como tendo declarado à Associated Press, de maneira categórica, que os UFOs não podiam ser meteoros. "Provavelmente são artefatos feitos pelo homem" — disse êle. O Dr. Oliver Lee, diretor do

Observatório da Northwestern University, concordou com o Dr. Kuiper e acrescentou que um fator de confusão se achava adormecido na mente do público, dizendo que os UFOs talvez fossem nossos próprios engenhos.

Desde o princípio, o govêrno vinha negando que os UFOs pertencessem aos Estados Unidos, mas o Dr. Vannevar Bush, cientista mundialmente famoso, e o Dr. Merle Tuve, inventor do “fuso de proximidade”, haviam concorrido com o pêso de seus nomes ao declarar que esta hipótese era impossível.

Durante todo êsse tempo, elementos da Fôrça Aérea, cujos nomes não eram citados, vinham alegando que esta não tinha pelos UFOs um interêsse mais sério. Não obstante, tôda a vez que qualquer repórter seguia para entrevistar observadores de UFOs, agentes de Inteligência haviam chegado primeiro, por via aérea, conseguindo as histórias completas, com desenhos dos objetos avistados, e após regressando apressadamente às suas bases, a fim de enviar os relatórios com a necessária urgência, ao Projeto Sign. Supunha-se que tais observadores eram “prevenidos” a não falar demais. A Fôrça Aérea estava profundamente interessada em ligar o problema dos UFOs ao fenômeno das alucinações.

Assim terminou 1947 com inúmeros pontos de interrogação na mente pública. Quem seguisse de perto o mistério dos discos voadores, teria à sua frente um enorme ponto de interrogação. Quem seguisse apenas as *manchettes* dos jornais, o ponto de interrogação seria menor, se bem que existente em qualquer dos casos e crescendo cada vez mais. Provavelmente, os civis ou militares que haviam feito declarações públicas não fossem qualificados para tanto, mas assim procederam e seus comentários se publicaram e foram lidos. Êsses comentários eram, na verdade, um grande ponto de interrogação.

CAPÍTULO III

OS CLÁSSICOS

1948 estava em seus primeiros minutos, quando um cidadão de Abilene, Texas, observou o primeiro UFO do ano. O que viu — “um clarão em forma de leque” — tinha pouca significação relativamente às demais descrições de objetos aéreos não identificados, mas foi a chama que traria uma atividade febril ao Projeto Sign.

Com a suposição, já praticamente eliminada, de que os UFOs se originavam na Rússia, a idéia de naves interplanetárias foi-se tornando mais popular. Durante 1948, o pessoal do ATIC discutiu abertamente a possibilidade de visitantes interplanetários, sem que a crítica lhe fôsse muito acerba. Naquele ano, a novidade dos UFOs foi perdendo o interesse até então mostrado pela imprensa, e os que os avistavam não conseguiam a atenção para *manchettes* de jornal, como ocorria em 1947. Os editôres tornavam-se mais difíceis, e sômente os melhores casos eram publicados. Apenas os “clássicos” logravam obter destaque no noticiário. Os “clássicos” eram três casos históricos que foram os pontos altos de 1948. São chamados “clássicos”, segundo os componentes do Projeto Blue Book, porque: 1) eram exemplos específicos de como os verdadeiros fatos quanto a observações de UFOs podem ser torcidos e modificados por alguns autores, a fim de serem provados seus pontos de vista; 2) são os casos mais publicados da primitiva era dos UFOs; 3) “provaram” aos especialistas de Inteligência do ATIC que os objetos aéreos não identificados são reais.

A aparente falta de interesse da imprensa pelos casos de UFOs, não indicava a verdadeira situação. Conversando com escritores, mais tarde, verifiquei que, durante todo o ano

de 1948, foi grande a atenção despertada pelos estranhos objetos aéreos. A Secção de Imprensa da Fôrça Aérea no Pentágono estava sendo continuamente inquirida a respeito do progresso nas investigações. A resposta era, quase sempre, “Dê-nos um pouco mais de tempo. Êste trabalho não pode ser feito em uma semana”. A imprensa concordava e concedia o tempo solicitado. Entretanto, os escritores mais vivos mantinham contactos com certas “fontes fidedignas”, sôbre as quais muito temos ouvido falar — pessoas que, em segredo, tudo divulgam. Durante 1948, os informantes do Pentágono revelaram que os casos vinham sendo relatados em alta média diária e que os grupos de investigação de UFOs do ATIC realizavam vôos para acorrerem aos locais em que os objetos tinham sido avistados, a fim de manterem entrevista com testemunhas. Tais fontes “geralmente bem informadas” também revelavam que outra agência investigadora da própria Fôrça Aérea havia sido convocada para aliviar o ATIC e permitir aos seus membros que se concentrassem no estudo dos relatórios de observações. Os repórteres sabiam da realidade destas atividades, porque muitas vezes haviam cruzado com investigadores em seus caminhos e haviam erroneamente suposto que eram agentes do FBI. O FBI nunca estêve oficialmente interessado nas observações de UFOs. Os informantes dos jornalistas dentro da indústria aeronáutica, passavam-lhes as trocas de opiniões sôbre discos voadores que ouviam, seja dos elementos categorizados das firmas, seja dos trabalhadores braçais. Dezenas de pilotos de linha aérea, experientes e dignos de confiança, vinham observando UFOs. Êstes fatos levavam a uma só conclusão: o que quer que a Fôrça Aérea tivesse a declarar, quando chegasse a época oportuna, seria matéria importante para os jornais. Mas a Fôrça Aérea ainda não estava em condições de se definir.

O pessoal do Projeto Sign arregimentava-se para iniciar os trabalhos após o Ano Bom, quando os “foguetes fantasmas” voltaram a aparecer sôbre os países escandinavos da Europa. Os adidos de aeronáutica na Suécia, Dinamarca e Noruega metralhavam o ATIC com telegramas sôbre as ocorrências, e êste normalmente respondia solicitando mais informes.

Os “foguetes fantasmas”, assim chamados pelos jornais, haviam aparecido pela primeira vez no verão de 1946, um

ano antes da primeira observação de discos voadores nos Estados Unidos. As descrições eram várias, tôdas diferentes em relação a êsses objetos. Êstes eram vistos, ordinariamente, à noite, sempre se deslocando a velocidades extremamente altas. Tinham a forma de bolas ou projéteis, eram de côres verde brilhante, branca, vermelha ou amarela e, às vêzes, produziam sons. À semelhança dos objetos aéreos não identificados nos Estados Unidos, mantinham-se tão distantes que seus detalhes não podiam ser observados. Para efeitos de especulação e circulação, e por nenhuma outra boa razão, os jornais haviam começado a referir-se com autoridade sôbre êstes “foguetes fantasmas” como se fôssem projéteis teleguiados e, inferiam que vinham da Rússia. Peenmunde — o grande centro de pesquisa dos projéteis alemães e bêrço das V-1 e V-2 — passou a ser suspeito em virtude de achar-se em poder dos russos. Ao final do verão de 1946, as observações provinham de vários países como Dinamarca, Noruega, Espanha, Grécia, Marrocos Francês, Portugal e Turquia. Em 1947, sem que quaisquer conclusões definitivas para identificar os “foguetes” tivessem sido alcançadas, as observações definharam e desapareceram. Agora, ao princípio de janeiro de 1948, as observações renasciam e recrudesciam. Mas, o pessoal do Projeto Sign estava excessivamente ocupado para preocupar-se com os relatórios europeus. Havia muito trabalho no próprio país. Um pilôto da Guarda Nacional recentemente havia sido morto, ao perseguir um UFO.

Em 7 de janeiro, todos os vespertinos dos Estados Unidos traziam *manchettes* semelhantes àquelas do *Courier* de Louisville: “F-51 e o Capitão Mantell destruídos na perseguição de um disco voador”. O episódio constituía o primeiro volume dos “clássicos” — o Caso Mantell.

Às 13:15 horas daquela tarde, os operadores da tôrre de contrôle da Base Aérea Godman, nos arredores de Louisville, Kentucky, receberam um chamado telefônico da Patrulha Rodoviária Estadual de Kentucky. A patrulha desejava saber se a Tôrre Godman tinha conhecimento de algo a respeito de uma estranha aeronave que aparecera nas vizinhanças. Diversas pessoas de Maysville, Kentucky, uma pequena cidade a 130 quilômetros a leste de Louisville, clamavam ter visto tal aeronave. A Tôrre Godman desconhecia o fato, e portanto chamou o Serviço de Vôo na Base Aérea de Wright-Patterson. Alguns minutos após, o Serviço de

Vôo informou que o Contrôlo do Tráfego Aéreo não estava a par de vôos na área. Cerca de vinte minutos mais tarde, a polícia estadual chamou novamente. Desta vez, os residentes das cidades de Owesboro e Irvington, Kentucky, a oeste de Louisville, informavam que a aeronave podia ser vista no espaço. Os avisos oriundos destas duas cidades eram mais completos. Descreviam o UFO como "circular, de 75 a 100 metros de diâmetro", deslocando-se para oeste "a razoável velocidade". A Tôrre Godman voltou a consultar o Serviço de Vôo, nada obtendo. Durante todo êsse tempo, os operadores da tôrre tinham estado a procurar o objeto nos céus. Raciocinavam que, em virtude de o intruso ser obrigado a passar ao norte de Godman para ir de Maysville a Owesboro, talvez voltasse.

Às 13:45 horas avistaram o objeto ou algo parecido. Mais tarde em seu depoimento oficial, o assistente do operador da tôrre declarou que vira o corpo estranho muito antes de informar seu chefe, e esclareceu que assim procedia "pela relutância em fazer um relatório sôbre disco voador". Logo que os dois homens da tôrre verificaram não tratar-se de avião ou balão-sonda, chamaram o setor de Operações de Vôo. Desejavam que o oficial de operações visse o UFO. Logo a notícia da observação se espalhou entre a alta esfera do pessoal da base, e diversos oficiais, além do oficial de operações e o de Inteligência, se dirigiram para a tôrre. Observaram o UFO através de binóculos 6x50 e concluíram que não podiam identificar o que viam. A esta altura chegou o Coronel Hix, comandante da base. Olhou e ficou perplexo. Às 14:30 — relataram — estavam ainda discutindo o que deveria ser feito, quando quatro aviões F-51 se aproximaram da base, vindos do sul.

A tôrre entrou em contacto com o comandante da esquadrilha, Capitão Mantell, solicitando-lhe para investigar e identificar o objeto. Um dos aviões dispunha de pouca gasolina e pediu permissão para seguir em direção à sua base. Mantell e seus dois outros companheiros seguiram à procura do UFO. Os que se achavam na Tôrre Godman passaram a orientá-los, pois que nenhum dos pilotos, naquele momento, conseguia avistar o objeto. A rota inicial para o sul foi dada a Mantell e a esquadrilha desapareceu em direção ao UFO.

Quando a esquadrilha atingiu 3.000 metros — declararam mais tarde os dois companheiros de Mantell — o

comandante havia avançado muito, mal podia ser visto. Às 14:45 horas, Mantell chamou a torre e disse: "Vejo qualquer coisa mais alto e à frente; continuo a subir." Todos os que se achavam na torre ouviram as palavras de Mantell, bem como um de seus companheiros responder-lhe: "Que diabo estamos procurando?" A torre imediatamente chamou Mantell pedindo-lhe para descrever o que via. Estranho quanto pareça, ninguém pôde lembrar-se exatamente o que dissera, se bem que os historiadores de discos atribuem-lhe a seguinte resposta: "Avistei a *coisa*. Parece ser metálica e seu tamanho é tremendo... Agora está subindo." Depois, em poucos segundos, supõe-se que Mantell tenha chamado outra vez dizendo: "Agora a *coisa* está sobre mim e vou me aproximando. Estou subindo para 6.000 metros". Todos na torre estão de acordo com a última frase "Estou subindo para 6.000 metros", mas não concordam com a primeira parte, sobre o UFO ser metálico e de tamanho tremendo.

Os dois companheiros de Mantell estavam agora a 5.000 metros, chamando insistentemente o seu comandante através do rádio. Mantell subira muito mais do que eles e a este tempo já não mais podia ser visto. De vez que nenhum dos pilotos tinha provisão de oxigênio, os companheiros de Mantell preocupavam-se com êle. Seus chamados jamais foram respondidos e Mantell jamais voltou a falar com alguém. Os dois pilotos da esquadrilha nivelaram a 5.000 metros, fizeram um novo e infrutífero esforço para entrar em contacto com Mantell, e logo após principiaram a descida. Ao passar pela Torre Godman, em direção à sua base, um deles comentou qualquer coisa no sentido de que tudo quanto havia visto não passara apenas de um reflexo na cúpula da cabina de comando.

Quando aterraram em sua base, Standiford Field, logo ao norte de Godman, um dos pilotos reabasteceu seu F-51, tomou oxigênio e decolou a fim de pesquisar a área novamente. Nada conseguiu ver.

Às 15:40 horas, a torre perdeu o UFO de vista. Alguns minutos mais tarde, chegou a notícia de que Mantell se havia espatifado contra o solo e estava morto.

Várias horas depois, às 19:20, torres de campos de aviação em todo o Midwest enviaram avisos nervosos acerca de um outro UFO. Ao todo, cerca de doze torres de aeródromos informaram que o objeto voava baixo no horizonte a sudo-

este, desaparecendo depois de vinte minutos. Os escritores de teorias sobre UFOs dizem que este era o que Mantell perseguira por ocasião de sua morte; por outro lado, diz a Força Aérea que este UFO era Vênus.

Os encarregados do Projeto Sign trabalharam rapidamente no Caso Mantell. Face a afluência de perguntas por parte da imprensa, logo que esta tinha tido notícias do acidente, compreenderam que estavam obrigados a providenciar uma resposta rápida. Semanas antes, o planeta Vênus fora alvo de um avião de caça F-51 da Força Aérea e havia certa semelhança entre este e o caso de Mantell. Assim, pois, antes que a turma de socorros chegasse ao local do acidente, a palavra "Vênus" foi posta em circulação. Esta solução satisfez os editôres, que a mantiveram por um ano; desafortunadamente, Mantell havia sido morto ao tentar alcançar o planeta Vênus.

Para a imprensa, a maneira casual com que fora a observação posta à margem pelo oficial de Relações Públicas da Força Aérea, demonstrava grande confiança na conclusão, isto é, Vênus. Mas, por trás do sigilo que isolava o ATIC, a atitude casual não existia entre os analistas de Inteligência. Um agente já havia partido para Louisville e os demais dedicavam-se a especulações extremas. A história da troca de mensagem entre a torre e o avião espalhou-se rapidamente. Diziam os rumores que a torre havia mantido conversação permanente com os pilotos e que havia muito mais informações do que as que até então se conhecia. Também diziam que esta conversação havia sido gravada. Infelizmente, nenhum dos rumores correspondia à verdade.

Por um período de muitas semanas, o arquivo sobre o Caso Mantell avolumou-se a tal ponto que passou a ser um dos mais completamente investigados na ocasião. Pelo menos o dossiê era o mais volumoso.

Cerca de um ano após, a Força Aérea liberou o laudo oficial sobre o caso. Para usar uma expressão bem conhecida, o laudo constituía, pelo seu sentido dúbio, obra de mestre. Dizia que o UFO tanto poderia ter sido Vênus como um balão. Possivelmente dois balões. Talvez fôsse mesmo Vênus, exceto que isso era duvidoso porque Vênus estava com pouca luz para ser visto durante o dia. Tais declarações chocaram os jornalistas que vinham acompanhando a história dos UFOs. Algumas semanas antes, a revista *The Saturday Evening Post*

havia publicado um artigo em duas partes, intitulado “O que você pode acreditar sobre discos voadores”. O artigo havia merecido sanção oficial e citava a teoria de Vênus como solução positiva. Para esclarecimentos, diversos jornalistas tiveram permissão para entrevistar um major, no Pentágono, “perito” da Força Aérea sobre UFOs. Ao ser interrogado sobre a conclusão do Caso Mantell, respondeu incontinenti que era Vênus. Os jornalistas referiram-se ao laudo oficial da Força Aérea. O major redargüiu: “Fizeram nova verificação e concluíram que era Vênus”. Os jornalistas então perguntaram: “Se existia relatório posterior, por que não havia êle sido usado como conclusão? Poderia êsse relatório ser publicado?” A resposta à última pergunta foi: “Não”. E caiu a cortina de silêncio.

Esta entrevista proporcionou a impressão definitiva de que a Força Aérea vinha debalde tentando encobrir qualquer informação importante, usando a teoria sobre Vênus para despistar. Nada excita mais um repórter de jornal ou revista do que pensar que encontrou uma notícia sensacional e que alguém está tentando despistá-lo. Muitos jornalistas pensaram desta maneira após a entrevista com o major, e muitos ainda pensam assim. Não se pode culpá-los.

No princípio de 1952, fui chamado telefonicamente por uma linha direta entre o Pentágono e o ATIC. Era o coronel do gabinete do Diretor de Inteligência. Êste gabinete vinha recebendo uma série de perguntas sobre o Caso Mantell. Que resposta se deveria dar?

Desenterrei o arquivo. Em 1949, tudo acêrca do caso havia sido microfilmado, porém algo havia sido derramado sobre o filme. Vários trechos estavam de tal forma apagados que se tornaram ilegíveis. Em virtude de eu estar obrigado a tratar com antigas observações, hoje apenas história, coletei do arquivo o que pude, *preenchendo os claros com o que obtive através de conversas* com aquêles elementos do ATIC durante a era inicial dos UFOs. Algumas dessas pessoas ainda lá estavam, como “Red” Honacker, George Towles, Al Deyarmond, Nick Post e outros. Na maioria eram civis, pois que os militares, a êste tempo, tinham sido transferidos.

Recortes de jornais que faziam parte do arquivo mencionavam o major do Pentágono e sua prova concreta sobre Vênus. Não fui capaz de encontrar essa prova concreta nos

meus papéis, por isso, fiz indagações a respeito do major. Fiquei sabendo que êste pertencera ao Pentágono e havia certa vez escrito um curto sumário de Inteligência sôbre os UFOs. Jamais tinha feito parte do ATIC, nem mesmo era bem versado no problema dos UFOs. Quando correram as notícias da entrevista com a imprensa sôbre o Caso Mantell, era necessário encontrar um perito em UFOs. O major, em consequência do seu diminuto sumário de Inteligência sôbre o assunto, foi transformado em "perito".

Felizmente, o homem que mais trabalhara no caso, o Dr. J. Allen Hynek, chefe do Departamento de Astronomia da Universidade do Estado de Ohio, podia ser encontrado. Telefonei-lhe e marquei encontro para o dia seguinte.

O Dr. Hynek foi um dos mais notáveis cientistas que encontrei durante o tempo em que trabalhei no problema dos UFOs, e encontrei-me com muitos. Tinha o hábito de não proceder como outros, isto é, responder às perguntas antes que estas fôssem totalmente formuladas, e imediatamente começar a expor suas descobertas e avanços no campo da ciência.

Cheguei ao Estado de Ohio pouco antes do almôço e fui convidado pelo Dr. Hynek para compartilhar de sua mesa no clube da Faculdade. Ele desejava consultar as notas que havia tomado relativamente ao Caso Mantell; por isso durante a refeição discutimos o problema geral dos discos voadores.

Quando chegamos ao seu gabinete, passou a revisar o Caso Mantell. Ele havia escrito o relatório dúbio liberado pela Fôrça Aérea em fins de 1949 e pediu desculpas por tê-lo feito. Se soubesse que tal relatório iria causar tão grande confusão, teria sido mais específico. Julgara que o caso era assunto morto. A razão por que Vênus tinha sido aventada consistia em que o planêta, na ocasião, se encontrava quase no mesmo lugar do céu em que o UFO. Consultando suas notas, o Dr. Hynek disse-me que, às 15:00 horas, se localizava a sul-sudoeste de Godman e 33 graus acima do horizonte sul. Nessa mesma hora os ocupantes da torre calculavam que o UFO estivesse a sudoeste de Godman e a uma elevação aproximada de 45 graus. Concedendo uma certa margem de êrro humano quanto à estimativa da direção e dos ângulos, a aproximação era grande. Concordei. Contudo,

havia uma grande falha na teoria. Vênus não estava na ocasião com brilho suficiente para ser visto. O Dr. Hynek havia feito o cômputo da iluminação nesse dia e verificou que o planêta era apenas mais brilhante seis vêzes que o céu que o rodeava. A seguir explicou-me o que isso significava. Seis vêzes pode parecer muito, mas não o é. Quando alguém procura um ponto luminoso no céu, apenas seis vêzes mais brilhante que o céu que o rodeia, é quase impossível encontrá-lo até mesmo em dia claro.

O Dr. Hynek afirmou não ter pensado que o UFO era Vênus.

Mais tarde verifiquei que, embora o dia do acidente tivesse sido relativamente claro e livre de nuvens, havia grande quantidade de bruma.

Perguntei ao Dr. Hynek se poderia oferecer alguma outra solução. Repetiu-me as teorias do balão, de reflexo na cúpula da cabina do avião e do parélio, mas recusou-se a tecer comentários, pois, como disse, era um astrofísico e cuidava apenas de comentar as observações sob êsse aspecto.

Regressei a Dayton convencido de que o UFO não tinha sido Vênus. O Dr. Hynek afirmara que Vênus teria aparecido como um ponto de luz do tamanho da cabeça de um alfinêta. Os ocupantes da tórre, na ocasião, foram positivos em suas descrições; descreviam o UFO como um “ pára-que-das”, “um cone de sorvete, invertido, avermelhado”, “redondo e branco”, “enorme, prateado ou metálico”, “um pequeno objeto branco”, “um quarto do tamanho aparente da Lua”. Tôdas as descrições claramente indicavam um objeto grande. Em nenhuma aparecia, mesmo vagamente, a idéia do UFO como um pequeno ponto de luz.

Êste aspecto de um formato definido parecia eliminar, também, a teoria do parélio. Parélios, como são tècnica-mente conhecidos, originam-se de partículas de gêlo que refletem luz difusa. Êste fenômeno não produziria contornos definidos. Lembrei-me, ainda, de duas ocasiões em que pilotos da Fôrça Aérea tinham dado caça a parélios. Em ambos os casos, quando a aeronave subia, o parélio desaparecia. Isto porque o ângulo de reflexão mudava à medida que o avião ganhava algumas centenas de metros de altura. Êstes “UFOs” causados por parélios também tinham contornos indistintos.

Constantemente tenho ouvido muita especulação sôbre as condições do F-51 de Mantell ao ser encontrado espatifado; por isso, telegrafei solicitando uma cópia do relatório do acidente. Êste chegou vários dias depois de minha visita ao Dr. Hynek. Dizia que o F-51 tinha perdido uma asa em consequência da excessiva velocidade adquirida em mergulho após o desfalecimento de Mantell por falta de oxigênio. O corpo do piloto não havia sido queimado nem desintegrado e não estava cheio de buracos; os destroços não estavam radioativos nem magnetizados.

Permanecia uma indagação muito importante e pertinente. Por que Mantell — um piloto experiente, — tentara subir a 6.000 metros, quando nem ao menos tinha consigo máscara de oxigênio? Se êle tivesse esgotado sua provisão de oxigênio, teria sido diferente. Todos os pilotos e tripulantes são constantemente lembrados de que não devem, em hipótese alguma, subir além de 5.000 metros sem oxigênio. Durante a Segunda Guerra Mundial, nos períodos de treinamento para vôos a grande altura, fiz diversas “viagens” de 10.000 metros dentro da câmara de pressão. Para demonstrar a anoxemia, tirávamos as máscaras de oxigênio até ficarmos atordoados. Alguns dos mais ousados conseguiram chegar até 5.000 metros, mas ninguém jamais chegou a 5.700 metros. Possivelmente, Mantell imaginou que pudesse chegar a 6.000 metros rapidamente e descer em seguida antes que lhe sobreviesse a anoxemia, mas perdera os sentidos. De qualquer modo seria uma tentativa tôla. Êste ponto foi discutido no relatório para o caso. Um velho amigo de Mantell declarou que voara com êle durante muitos anos e o conhecia bem. Não podia conceber que Mantell não desse a devida importância à falta de oxigênio. Era um dos pilotos mais cautelosos que conhecia. “A única coisa que posso pensar”, comentou, “é que Mantell foi atrás de qualquer coisa que acreditou ser mais importante que sua vida ou sua família”.

Outra medida tomada por mim foi tentar saber o que tinham visto ou pensavam os companheiros da esquadrilha que na ocasião voavam com Mantell, o que, entretanto, constituiu um beco sem saída. Esta parte da prova estava na porção arruinada do microfilme, e até mesmo seus nomes não podiam ser lidos. A única referência que logrei encon-

trar foi uma passagem vaga indicando que êles nada tinham visto.

Concentrei-me depois na teoria do reflexo na cúpula da cabina do avião. É crença geral que muitos discos voadores aparecem para pilotos que estão apenas caçando um reflexo na cúpula ou nos pára-brisas de seus aviões. Fiz uma verificação em todos os relatórios que tínhamos nos arquivos. Não encontrei um sequer em que esta tivesse sido a conclusão. Rememorei minha anterior experiência de vôo e conversei com uma dezena de pilotos. Todos nós, uma vez ou outra, tínhamos nos assustado com um reflexo na cúpula ou na asa, mas em um segundo ou dois tornava-se óbvio que se tratava apenas de um reflexo. Mantell deu caça ao objeto pelo menos durante quinze minutos; seria impossível não ter percebido durante todo êsse tempo que estava dando caça a um reflexo.

A última teoria a ser verificada era a de que o objeto teria sido, provavelmente, um dos grandes balões de 30 metros de diâmetro denominados *skyhooks*. Conferi novamente as descrições do objeto feitas pelo pessoal da torre. O primeiro homem a observar o corpo estranho o designara como um pára-quedas; outros diziam ter visto uma espécie de cone de sorvete, redondo etc. Tôdas estas descrições concordavam com a aparência de um balão. Perdidos no meio dos papéis dos arquivos havia duas outras referências a balões, as quais eu não havia anteriormente notado. Não muito depois de o UFO ter desaparecido das vistas dos que se achavam na Base Godman, um homem de Madison, Kentucky, telefonou ao Serviço de Vôo em Dayton. Tinha visto um objeto a deslocar-se para sudeste; no entanto, ao observá-lo através de um telescópio constatou que era um balão. Às 16,45 horas um astrônomo residente ao norte de Nashville, Tennessee, telefonou. Também vira um UFO, mas através de um telescópio percebeu que se tratava de um balão.

Em milhares de palavras de testemunho e provas obtidas no Caso Mantell, estas eram as únicas referências a balões. Intencionalmente, eu não havia prestado muita atenção a esta possibilidade, por estar seguro de terem-na examinado minuciosamente em 1948. Agora já não estava tão certo.

Falei com pessoas que tinham participado da investigação do Caso Mantell. A possibilidade de um balão ter sido a real

observação havia sido aventada, mas não se tinha continuado nessa trilha por dois motivos. O primeiro em virtude de todos no ATIC se acharem convencidos de que o objeto que Mantell perseguira era uma astronave, sendo esta, portanto, a linha de pensamento que seguiram. Quando a observação se tornou fato obsoleto, não se encontrando qualquer prova de que se tratava de uma astronave, todos se agarraram à tábua de salvação que Vênus proporcionava — teoria que “já se achava estabelecida”. Era uma saída fácil. O segundo motivo era que uma verificação apressada tinha sido levada a efeito relativamente aos balões meteorológicos, concluindo-se que nenhum estivera na área da observação. O projeto do grande balão *skyhook* era altamente secreto por essa época, e levando-se em conta que todos estavam certos de que Mantell perseguira um objeto de origem extraterrestre (a minoria pensava tratar-se de um aparelho russo), ninguém havia se dado ao trabalho de penetrar a cortina de segurança para obter dados sobre o vôo dos *skyhooks*.

O grupo que controla e fiscaliza os contratos para todos os vôos de pesquisas dos *Skyhooks* para a Força Aérea, tem a sede no Campo Wright. Telefonei para lá e fui informado de que não tinham registros de vôos feitos em 1948, mas supunham que grandes balões estivessem sendo soltos na Base Aérea de Clinton County, ao sul de Ohio, naquela época. Meus informantes ofereceram-se para conseguir o registro dos ventos em 7 de janeiro e verificar que rota teria tomado um balão solto naquela base. Dentro de poucos dias conseguiram-me os dados.

Infelizmente, as horas das primeiras observações das cidades ao redor de Louisville não eram exatas, mas tornava-se possível reconstruir parcialmente a seqüência dos acontecimentos. Os ventos tinham sido tais que um balão solto da Base de Clinton County poderia ter sido visto da cidade a leste de Godman — a cidade da qual o primeiro UFO foi observado pelas pessoas que comunicaram o fato à Polícia Estadual de Kentucky.

Não é incomum avistar-se um grande balão à distância de 80 a 100 quilômetros. O balão poderia ter-se deslocado para oeste durante algum tempo, subindo à medida que se movia com os fortes ventos de leste que sopravam naquele dia, ganhando velocidade à medida que as correntes mais altas o levavam. Dentro de vinte minutos o balão poderia

ter estado em tal posição que pudesse ser observado de Owesboro e Irvington, em Kentucky, as duas cidades a oeste de Godman. Os avisos posteriores à polícia estadual tiveram origem naquelas duas cidades. Ainda subindo, o balão teria alcançado um nível onde um vento forte estava soprando em direção geral sul. As correntes de vento chamadas *jet-streams* não estavam sendo registradas em 1948, mas os mapas meteorológicos dão fortes indicações de uma curva para o sul do *jet-stream* naquele dia. *Jet-stream* ou não, o balão poderia ter-se movido rapidamente para o sul, ainda em ascensão. Em determinado ponto ao sul ou sudoeste de Godman, poderia ter subido através dos ventos em direção sul, até um ponto de calmaria acêrca de 18.000 metros. Neste nível, poderia ter derivado vagarosamente para sudeste. Um balão *skyhook* pode ser visto a 18.000 metros.

Ao ser observado pela primeira vez pelos homens da Torre Godman, o UFO encontrava-se ao sul da base aérea. Estava relativamente perto e tinha a aparência de um “pára-quadras”, tal como um balão. Durante as duas horas sob as quais estêve sendo observado, segundo os testemunhos, parecia estar pairando. Não obstante, cada observador calculou a hora em que havia feito a observação e, como os tempos foram diferentes, os tamanhos foram julgados como “enorme”, “pequeno”, “um quarto do tamanho da lua cheia”, “um décimo do tamanho da lua cheia”. O que quer que seja que o UFO tenha sido, na ocasião êle se afastava vagarosamente. À medida que o balão continuava a derivar em direção sul, teria encontrado ventos mais fortes, e poderia ter sido facilmente avistado pelos astrônomos em Madisonville, Kentucky e norte de Nashville, uma hora depois de ter desaparecido de vista de Godman.

Em algum lugar nos arquivos da Fôrça Aérea ou da Marinha, haverá registros que demonstrarão ou não se um balão foi sôlto da Base Aérea de Clinton County, Ohio, em 7 de janeiro de 1948. Jamais pude encontrar tais registros. Pessoas que trabalharam nos primitivos tempos dos balões *skyhooks* “lembram-se” de ter operado em Clinton Country em 1947, mas recusam-se afirmar que houve algum balão sôlto em 7 de janeiro. “Talvez”, diziam.

O Caso Mantell continua sendo o mesmo velho enigma. Se se admitir que parte dêste enigma tem a forma de um

balão, o resto estará resolvido. Dessa maneira, seria de admitir-se um grande balão; na tentativa de alcançá-lo o Capitão Mantell morreu. Ele não sabia que estava perseguindo um objeto dessa natureza, porque jamais ouvira falar de um *skyhook* com trinta metros de diâmetro, quanto mais ver um. Se não se admitir esta possibilidade, o resultado do enigma é um UFO, “metálico e de tamanho tremendo”.

Podia ter sido um balão. Esta foi a resposta que mandei por telefone ao Pentágono.

Em janeiro e fevereiro de 1948, as notificações sobre “foguetes fantasmas” continuavam a chegar dos adidos de aeronáutica em países fronteirais ao Mar Báltico. Os habitantes da Jutlândia do Norte, Noruega, Dinamarca, Suécia e Alemanha vinham observando “bolas de fogo deslocando-se vagarosamente através do céu”. As descrições eram apenas esboçadas e incompletas, constituindo-se, principalmente, de notícias extraídas de jornais. Em poucos dias mais, os UFOs estavam sendo observados sobre toda a Europa e na América do Sul. As observações no Exterior atingiram o clímax ao final de fevereiro, e os jornais dos Estados Unidos começaram a noticiar as histórias.

O Conselho de Defesa da Suécia havia supostamente empreendido um minucioso estudo dos casos, concluindo que todos eram explicáveis em termos de fenômenos astronômicos. Visto que isto constituía pesquisa de UFOs, fiz diversas tentativas para obter pormenores oficiais sobre o laudo e as observações que focalizava, sem jamais ter obtido qualquer êxito.

Em março, os foguetes fantasmas desapareceram tão misteriosamente como tinham aparecido.

Durante toda a primavera de 1948 continuaram a chegar bons relatórios. Alguns estavam permeados de ficção, mas uma grande porcentagem constituía-se de bons relatórios, provenientes de pessoas dignas da mais irrestrita fé. Por exemplo, três cientistas narraram que durante trinta segundos tinham observado um corpo redondo riscar os céus em trilha altamente errática, perto da área secreta de provas do Exército em White Sands. E, em 28 de maio, a tripulação de um C-47 da Força Aérea observara três UFOs caírem “do meio-dia, alto” e raspar o avião de transporte em que voavam.

Em 21 de julho, uma curiosa descrição chegou da Holanda. No dia anterior muitas pessoas haviam observado um UFO através de nuvens altas e esparsas sôbre Haia. O objeto tinha a forma de foguete, com duas fileiras de vigias laterais. Era uma descrição muito pobre e incompleta e teria sido provàvelmente posta à margem se, quatro noites mais tarde, um UFO semelhante não tivesse quase colidido com um DC-3 da Eastern Airlines. Esta quase-colisão constitui o Volume II de "Os Clássicos".

Na noite de 24 de julho de 1948, um DC-3 da Eastern Airlines decolou de Houston, Texas, em direção a Atlanta, devendo fazer escalas intermediárias. Os pilotos eram Clarence S. Chiles e John B. Whitted. Mais ou menos às 2:45 horas quando o avião se achava a 30 quilômetros a sudoeste de Montgomery, Chiles, o comandante, viu uma luz bem à sua frente aproximando-se com rapidez. Sua primeira reação, de acôrdo com o que declarou à equipe do ATIC durante a investigação, foi a de que viu um avião a jato, mas logo percebeu que nem mesmo um jato poderia aproximar-se de maneira tão rápida. Teve apenas tempo para tocar o cotovêlo de seu co-pilôto e apontar para o objeto que já estava quase a colidir com sua aeronave. Para desviar-se fêz uma curva de grande inclinação para a esquerda. Nesse mesmo instante, o UFO passou a 250 metros, abalando o DC-3 pela turbulência que a sua passagem havia provocado no ar. Whitted, o co-pilôto, olhou logo para trás e viu o UFO iniciar uma rápida ascensão.

Ambos os pilotos tiveram a oportunidade de fazer uma boa observação do corpo estranho e por isso puderam oferecer ao pessoal de Inteligência do ATIC uma descrição excelente. O UFO mostrava uma fuselagem semelhante à de um B-29. A parte de baixo emitia um "clarão azul-escuro". Havia "duas fileiras de janelas, através das quais filtrava uma luz brilhante", e "um rastro de flamas vermelho-laranja, com 15 metros de extensão", escapava da parte traseira.

Apenas um passageiro olhava pelas janelas na ocasião. Os investigadores do ATIC o entrevistaram. Declarou que tinha visto "uma estranha e fantasmagórica risca de luz muito intensa", mas não podia fornecer pormenores. Tudo havia acontecido antes que êle pudesse ajustar sua vista à escuridão.

Minutos mais tarde, um elemento da base aérea de Robins, em Macon, Estado da Geórgia, informou ter avistado uma luz extremamente brilhante passar a grande velocidade sôbre aquela base. Alguns dias depois, chegou a notícia de outra observação, na noite de 24 de julho. Um piloto que voava na divisa de Virgínia com a Carolina do Norte, observara “uma brilhante estrêla cadente” na direção de Montgomery, Alabama, aproximadamente na mesma hora em que a tripulação do DC-3 da Eastern Airlines avistava o UFO.

Os veteranos do ATIC declararam que esta observação lhes havia causado um choque mais forte do que o Caso Mantell. Pela primeira vez, duas testemunhas de confiança haviam estado realmente perto de algo parecendo um UFO, tendo boa oportunidade para observá-lo e sobrevivido para relatar a ocorrência. Uma rápida verificação na carta geográfica demonstrou que o UFO de Chiles e Whitted teria passado quase exatamente sôbre Macon, Geórgia, depois de ter cruzado com o DC-3. Quando avistado pela última vez, fazia uma curva em direção a Macon. O caso relatado pelo elemento do campo de Robins, a 320 quilômetros distante, parecia confirmar a observação, mesmo não se levando em conta o testemunho do piloto que voava na fronteira entre a Virgínia e a Carolina do Norte.

Os que trabalham em Inteligência, quando devem informar sôbre algo importante, o fazem através de um relatório conhecido sob a denominação de “Estimativa da Situação”. A situação eram os UFOs e a estimativa os declarava interplanetários!

A “Estimativa da Situação” consistia em um dossiê volumoso, redigido em papel de tamanho oficial, sôbre cuja capa escura se liam os dizeres: ABSOLUTAMENTE SECRETO. O documentário continha a análise da Fôrça Aérea de muitos dos casos aqui expostos e vários outros semelhantes. Todos provinham de cientistas, pilotos e outros observadores igualmente dignos de crédito. Cada um dos UFOs estava marcado “desconhecido”.

Os documentos indicavam que as observações não tinham tido início com o Caso Arnold. Havia relatórios atrasados, como o de um observador meteorológico de Richmond, Virgínia, que observara um “disco de prata” através do telescó-

pio de seu teodolito; o de um piloto de um F-47 e três outros de sua esquadrilha que informaram ter visto uma “asa voadora prateada”; os dos “aviões fantasmas ingleses” que foram detectados pelo radar no comêço de 1947. Muito embora os relatórios sôbre êstes casos não tivessem sido recebidos senão após o relato de Arnold, as observações eram anteriores.

Quando a estimativa se tornou completa, datilografada e aprovada, foi remetida através dos canais próprios aos escalões do alto comando. Os comentários que provocou foram consideráveis, mas ninguém entrou-lhe a transição.

Poucos dias depois de a estimativa ter sido assinada, autenticada e enviada a quem de direito, a terceira grande observação de 1948 ocorreu e passou a constituir o Volume III de “Os Clássicos”. Tratava-se do Caso Gorman, segundo o qual um piloto combateu em “duelo de morte” com um UFO, no dia 1.º de outubro, sôbre Fargo, Dakota do Norte.

O piloto era George F. Gorman, de vinte e cinco anos de idade, segundo-tenente da Guarda Aérea Nacional de Dakota do Norte.

Eram 20:30 horas aproximadamente, quando Gorman chegava a Fargo, regressando de um vôo de treinamento de navegação. Voou ao redor da cidade às 21:00 horas, mais ou menos, quando decidiu aterrar. Chamou a tôrre solicitando instruções para pousar e foi avisado de que havia um Piper Cub voando na área. Gorman logo avistou o pequeno avião em nível mais baixo. Súbitamente, o que parecia ser a luz traseira de navegação de um outro avião, passou à sua direita. Gorman chamou a tôrre e queixou-se, mas foi-lhe assegurado de que nenhum outro avião, salvo o teco-teco, se encontrava sôbre a área. Gorman ainda via a luz, por isso decidiu verificar sua origem. Manobrou seu F-51 de maneira a interceptar a trajetória da luz. Via plenamente o Piper Cub em silhueta contra as luzes da cidade, embaixo, mas não conseguia ver nenhum corpo sólido perto da luz misteriosa. Imprimiu mais velocidade a seu avião e aproximou-se até 900 metros, o suficiente para calcular que a luz tinha de 15 a 20 centímetros de diâmetro, era nitidamente definida em seu contôrno e pisca-piscava. Repentinamente, a luz se tornou firme, ao mesmo tempo em que dava a impressão de ter adquirido maior velocidade; fêz violenta manobra à esquerda e mergulhou passando pela tôrre.

Depois, subiu rapidamente com o F-51 firme em seu encaço. A 2.100 metros a estranha luz praticou uma curva. Gorman seguiu-a e tentou cortá-la em corda para a interceptação, mas não conseguiu realizar a manobra. A luz efetuou uma outra curva e desta vez aproximou-se do F-51 em curso de colisão. Parecia que o UFO tentava colidir com o avião, e Gorman foi obrigado mergulhar para sair do caminho. A seguir, o UFO passou sobre a cúpula da cabina de comando a diminuta distância. Novamente, tanto o F-51 como o objeto manobram e se aproximaram em curso de colisão, e outra vez o piloto mergulhou para evitá-la. Repentinamente, a luz começou a subir e desapareceu.

Mais tarde, Gorman declarou aos investigadores do ATIC: "Tive a impressão nítida de que as manobras da luz eram controladas por algum pensamento ou inteligência".

Quatro outros observadores em Fargo corroboraram parcialmente a história: um oculista, Dr. A. D. Cannon, o piloto do Piper e seu passageiro Sinar Nelson. Viram uma luz "movendo-se rapidamente", mas não presenciaram tôdas as manobras que Gorman afirmou ter realizado. Dois funcionários do CAA viram pelo menos uma vez a luz passar sobre o campo.

Os investigadores do Projeto Sign acorreram a Fargo, tendo antes ordenado que o avião de Gorman deveria ser interdito. Desejavam examiná-lo antes que fosse utilizado novamente. Ao chegarem, algumas horas depois do incidente, examinaram todo o avião com um contador Geiger. Um mapa que acompanhou o relatório oficial demonstrou os pontos em que o contador Geiger foi aplicado. Para efeitos de comparação, um outro avião do mesmo tipo e que não havia voado, sofreu igual exame. O avião de Gorman estava mais radioativo. Os investigadores trabalharam rapidamente, obtendo declarações dos operadores da torre e do oculista, que julgaram pela veracidade dos fatos. Após regressaram a Dayton.

Nos arquivos encontrei um velho memorando com pormenores dessa entrevista, logo após a chegada a Fargo da equipe de investigação. Concluía o documento que alguma coisa misteriosa havia acontecido.

Os historiadores de UFO estão de acôrdo neste caso. Donald Keyhoe, um major aposentado do Corpo de Fuzileiros

Navais e escritor profissional, autor dos dois livros *The Flying Saucers Are Real* e *Flying Saucers from Outer Space*, passa a espicaçar a Fôrça Aérea sôbre o Caso Gorman, salientando como, após ter insinuado sem convicção que a luz poderia ter sido a de um balão meteorológico, havia, a seguir, descartado o UFO como se êste lhe queimasse a mão. Uma outra pessoa de nome Wilkins, em livro igualmente cheio de autoridade, diz que o Caso Gorman desafiou a Fôrça Aérea. Outros vários historiadores ressaltam que são os UFOs normalmente pacíficos, mas que tanto Gorman como Mantell se tornaram excessivamente curiosos e que os UFOs simplesmente não estavam prontos para ser observados de muito perto. Se a Fôrça Aérea não tornasse os fatos tão sigilosos, êstes escritores talvez não tivessem alcançado esta conclusão. Têm havido outros fantasmagóricos “duelos de morte”.

Em 21 de junho de 1952, às 22:58 horas, um dos componentes do Grupo de Observadores Terrestres informou que um aparelho voando vagorosamente se aproximava do Laboratório de Oak Ridge, da Comissão de Energia Atômica — uma área tão secreta que sôbre ela haviam sido proibidos os vôos. O observador canalizou a informação para o centro de avaliação e êste transmitiu mensagem ao contrôle terrestre de interceptação pelo radar. Era um alvo, mas antes ainda que o centro interceptador pudesse fazer mais do que confirmar a informação do observador, o alvo desapareceu da tela do aparelho.

Um F-47 em patrulha de combate aéreo na zona foi orientado para o local, avistou a luz e dela se aproximou. “Combateram” entre 3.000 e 9.000 metros de altura, e várias vezes o objeto insinuou ataques de colisão. A luz foi descrita como branca, de 15 a 20 centímetros de diâmetro e piscava-piscava até aumentar a velocidade. O piloto não conseguiu vislumbrar qualquer silhueta ao redor da mesma. A semelhança com o caso de Fargo era impressionante.

Na noite de 10 de dezembro de 1952, próximo de uma outra instalação atômica — a Fábrica Hanford, em Washington — o piloto e o operador de radar de um F-94 de patrulha, avistaram uma luz quando voavam a 8.700 metros. A tripulação entrou em contacto com sua estação de contrôle terrestre e foi informada de que não se tinha conhecimento de qualquer outra aeronave voando na região. O F-94 apro-

ximou-se e viu algo de grande tamanho, redondo, com duas luzes mortíferas e avermelhadas filtrando através de duas "janelas". Em breve foi perdido o contacto visual, mas a tripulação obteve uma "amarração" pelo radar. Depois, declararam que, ao tentarem de novo aproximar-se do intruso, êste revertia a direção e fugia em mergulho. Por diversas vezes o piloto tivera que mudar o rumo do avião porque a colisão parecia iminente.

Em cada uma dessas ocasiões, assim como no caso narrado a seguir, as fontes de informação provinham de aviadores bem treinados, com reputação excelente. Todos sentiam-se atônitos com o que haviam observado. Não tinham motivo algum para falsificar ou fantasiar suas narrativas.

O outro combate ocorreu sobre Cuba, em 24 de setembro de 1952, entre o piloto naval de um avião TBM e uma luz.

O piloto havia terminado de efetuar passagens de intrusão para treinamento de caças noturnos, quando avistou uma luz cor de laranja à direita de seu aparelho. Depois de localizar os aviões que se achavam na área, verificou tratar-se de um desconhecido e se pôs a persegui-lo. Eis o seu relatório redigido logo após a aterragem:

"Ao aproximar-se da cidade, vinda de leste, a luz iniciou uma curva para a esquerda. Iniciei a interceptação. Durante a primeira parte da caça, o mais perto que consegui aproximar-me foi cerca de 12 ou 16 quilômetros. A êste tempo, o intruso parecia ser tão grande quanto um SNJ e tinha uma cauda esverdeada que poderia medir cerca de seis vezes o diâmetro da luz. Esta cauda foi vista por diversas vezes durante os seguintes dez minutos, em períodos de 5 a 30 segundos. Quando atingi 3.000 metros, a coisa parecia estar a 2.000 metros mais acima, fazendo curva à esquerda. Foi necessário inclinar minha aeronave em ângulo de 40 graus (curva fechada), para manter o seu nariz nivelado com a luz. Calculei que ela realizava uma órbita com raio de 8 a 12 quilômetros. A 4.000 metros interrompi a ascensão, porém essa luz continuou a subir mais rapidamente do que eu. Reverti minha curva da esquerda para a direita e ela fez o mesmo. Percebendo que não ganhava distância, mantive o rumo sul e tentei calcular a perpendicular entre nós. A luz deslocava-se para o norte, por isso tomei êste rumo também. Quando virei, a luz pareceu virar para oeste, depois

para o sul, sôbre a base. Novamente tentei a interceptação, mas essa coisa estranha pareceu ascender rapidamente a um ângulo de 60 graus. Subiu até 12.500 metros e iniciou a seguir uma descida rápida.

Antes destas manobras, enquanto a luz ainda estava aproximadamente a 5.000 metros, deliberadamente coloquei em posição para vê-la contra a lua. Fiz isso três vêzes, na tentativa para identificar algum corpo sólido. Eu e meus dois companheiros de tripulação tivemos boa oportunidade para observar a luz nas ocasiões em que passou contra a lua, mas não vinha nenhum corpo sólido. Consideramos a possibilidade de tratar-se de um balão de sondagem meteorológica, mas não lhe percebemos a silhueta. Se fôsse um balão, rapidamente o teríamos alcançado.

Durante sua descida, a luz pareceu diminuir a velocidade ao nível de 3.000 metros, quando fiz três passagens sôbre a mesma. Duas foram em curso de colisão a 90 graus, quando ela passou a tremenda velocidade sob minha proa. Na terceira passagem cheguei tão perto que a luz me impediu de ver o campo de pouso embaixo. Súbitamente, mergulhou e nós a seguimos, perdendo-a de vista a 500 metros.”

Neste caso o UFO era um balão.

Na noite seguinte, um balão com luz foi sôlto e o piloto ordenado a comparar suas experiências com a da noite anterior. Repetiu todo o combate. Após, a Marinha forneceu-nos uma longa análise do acontecimento, explicando os motivos por que o piloto se equivocara.

No caso envolvendo o observador terrestre e o F-47 perto da instalação atômica, fizemos a verificação dos ventos e calculamos que um balão iluminado se achava exatamente sôbre o local em que o piloto encontrara a luz.

No outro caso — o do objeto branco com duas janelas — verificamos que um balão *skyhook* havia sido localizado exatamente sôbre a área da “batalha”.

Gorman combateu também um balão iluminado. A análise da observação efetuada pelo Serviço de Aerologia, e remetida ao ATIC em carta de 24 de janeiro de 1949, continha a prova. O F-51 radioativo foi descontaminado por um memorando do laboratório do Campo Wright, onde se explicava que todos os aviões que descem de um vôo são imedia-

tamente mais radioativos do que os aviões que passam muitos dias no solo, sem voar. Um avião entre 7.000 e 10.000 metros recebe mais raios cósmicos do que um coberto pela constante bruma que envolve a terra.

Por que pilotos experientes não reconhecem um balão no ar? Quando voam à noite, fatos estranhos podem suceder à sua visão. Há o problema da vertigem, assim como o da desorientação nos vôos efetuados sem pontos de referência. Pilotos de caça noturna têm relatado dezenas de casos em que foram iludidos por luzes.

Certa noite, durante a Segunda Guerra Mundial, havíamos recém-bombardeado um alvo, quando um “caça noturno” começou a fazer passagens sobre nós. Todos os que se achavam na cabina de comando viram os tubos de escapamento do avião de caça, vermelhos em brasa, quando êle se aproximou. Imediatamente, disparei minhas metralhadoras de calibre 50. Felizmente errei, pois que se o tivesse abatido teria causado grande aborrecimento aos astrônomos; o “caça noturno” era Vênus.

Enquanto o pessoal do Projeto Sign ponderava sobre o combate do Tenente Gorman com o UFO (a êsse tempo nem mesmo se considerava a possibilidade de ter sido um balão), a Estimativa da Situação, altamente secreta, seguia seu caminho em direção aos altos escalões da Fôrça Aérea, chegando às mãos do falecido General Hoyt S. Vandenberg, então Chefe do Estado-Maior, antes que se pudesse interceptá-la. O general não estava disposto a aceitar veículos interplanetários. O relatório ressentia-se de falta de provas. Um grupo do ATIC dirigiu-se ao Pentágono a fim de preparar caminho, mas o Chefe do Estado-Maior simplesmente não se convencia.

A estimativa sofreu morte súbita. Alguns meses mais tarde foi completamente desclassificada como secreta e relegada ao incinerador. Algumas cópias, uma das quais vi, foram conservados como lembranças da era dourada dos discos voadores.

A recusa do alto comando da Fôrça Aérea em convenir-se da teoria interplanetária, não teve efeito moral imediato sobre o Projeto Sign, porque as observações se estavam tornando cada vez melhores.

Um relatório atrasado, que era apenas um item a mais para os colecionadores do que uma boa observação de UFO, chegou ao ATIC no outono de 1948. Provinha de Moscou. Alguém — jamais pude determinar exatamente quem — havia observado um enorme objeto enfumaçado no céu.

Depois o radar entrou em cena. Há muitos meses a facção anti-UFO vinha mencionando a falta de observações por esse meio, afirmando que se tais objetos existiam por que não apareciam nas telas de radar? Quando os UFOs começaram a aparecer nas telas, novos adeptos engrossaram as fileiras.

Em 15 de outubro, um avião F-61, conhecido na Segunda Guerra Mundial sob o nome de “Viúva Negra”, fazia patrulha sobre o Japão, quando em seu aparelho de radar captou um alvo não identificado. O alvo voava entre 1.500 e 2.000 metros, à velocidade de 320 quilômetros horários. Ao tentar interceptá-lo, o F-61 conseguiu chegar a 4.000 metros do UFO, para vê-lo acelerar a 2.000 quilômetros por hora (cálculo estimado), deixando o avião muito para trás, antes de novamente diminuir sua velocidade. O F-61 fez seis tentativas de aproximação. Em uma das vezes a tripulação declarou ter chegado o bastante perto para ver-lhe a silhueta. Media de 7 a 10 metros de comprimento e tinha a aparência de uma “bala de rifle”.

Quase ao fim de novembro chegou ao Projeto Sign um telegrama da Alemanha. Constituía a primeira observação de UFO visto simultaneamente a olho nu e na tela do radar. Este tipo de observação — a primeira das muitas que mais tarde seriam feitas — é um dos melhores. O telegrama dizia :

“Às 22:00 horas, tempo local, de 23 de novembro de 1948, o Capitão . . . viu um objeto voar diretamente a leste de sua base, a uma altitude desconhecida. Parecia uma estrela vermelha, e movia-se em direção sul, através de Munique, curvando ligeiramente para sudoeste e depois sudeste. A velocidade poderia ter sido entre 220 e 950 quilômetros por hora, levando-se em conta que a real velocidade não poderia ser calculada por não se conhecer a altitude. O Capitão . . . telefonou à base de operações que, por sua vez, telefonou à estação de radar. O radar informou nada ter apanhado em sua tela, mas que faria nova verificação. Em breve, o radar comunicou ter captado um alvo a 9.000 metros de altura, cêrca de 50 quilômetros ao sul de Munique, deslo-

cando-se a 1.500 quilômetros por hora. O Capitão ... agora via o objeto nessa área. Alguns minutos mais tarde, o radar voltou a chamar para dizer que o objeto havia subido para 15.000 metros, passando a circular a 70 quilômetros ao sul de Munique.”

O Capitão ... é um piloto experiente e de absoluta confiança, e atualmente voa em aviões F-80. A observação foi verificada também pelo Capitão ... que igualmente é piloto de F-80.

Examinou-se a possibilidade de que se tratasse de um balão, mas a resposta do Serviço de Aerologia foi negativa. Nenhuma aeronave se encontrava na área. Nada do que conhecemos, exceto, talvez, aeronaves experimentais, as quais não se encontram na Alemanha, podem subir 8.000 metros em questão de minutos e voar a 1.500 quilômetros horários.

Ao terminar o ano de 1948, o Projeto Sign havia recebido várias centenas de relatórios de UFOs. Dêstes, 167 haviam sido selecionados como “bons”. Cêrca de três dúzias eram “desconhecidos”. Embora as observações se tornassem melhores e mais numerosas, o entusiasmo da idéia interplanetária arrefecia. Os mesmos elementos que tinham lutado para ir à Base Godman entrevistar o Coronel Hix e os observadores de UFOs, em janeiro, eram agora instados para pesquisar as observações. Cada vez mais se distribuía trabalho para outras organizações investigadoras que auxiliavam o ATIC. O anti-clímax da Altamente Secreta Estimativa da Situação começava a arrefecer o entusiasmo. Definitivamente, era um tempo de vacas magras para os UFOs.

Todavia, um tempo de vacas gordas se delineava. Logo no comêço de 1949 teríamos as “pequenas luzes e as bolas de fogo verde”.

As “pequenas luzes” eram UFOs, mas as bolas de fogo verde eram reais.

CAPÍTULO IV

BOLAS DE FOGO VERDE, PEQUENAS LUZES, PROJETOS TWINKLE E GRUDGE

EXATAMENTE à meia-noite de 18 de setembro de 1954, meu telefone tocou. Era Jim Phalen, um amigo que trabalhava em Long Beach no *Press-Telegram*. Disse-me ter em mãos um “bom relatório de disco voador”, recentemente chegado através do serviço telegráfico. A seguir, leu-o. A linha principal da mensagem dizia: “Milhares de pessoas viram esta noite uma enorme bola de fogo iluminar os céus de Novo México”.

A história revelava que uma bola de fogo *verde cegante*, do tamanho da lua cheia, havia deslizado silenciosamente em direção sudeste, através do Colorado e a parte norte do Novo México, às 21:40 horas naquela noite. Havia passado sobre o concorrido estádio de futebol de Santa Fé, em Novo México, e os residentes de Denver declaravam que “a noite transformara-se em dia”. A tripulação de um avião TWA que voava para Albuquerque, procedente de Amarillo, Texas, avistou-a. Todas as mesas telefônicas das delegacias de polícia e dos jornais na área adjacente dos dois Estados não tinham descanso com as inúmeras chamadas.

Uma das chamadas procedia de um cidadão que desejava saber se alguma coisa incomum havia acontecido recentemente. Ao ser informado da misteriosa bola de fogo, deu um suspiro de alívio e disse: “Obrigado. Pensei que tivesse bebido uísque estragado”. E desligou.

O Dr. Lincoln La Paz, autoridade de fama mundial em meteoritos e chefe do Instituto de Meteoritos da Universidade

do Novo México, aparentemente recebeu a notícia com calma. O despacho telegráfico dizia ter êle declarado a um repórter que determinaria o curso da bola de fogo, a fim de verificar onde havia ela caído, depois do que iria tentar encontrá-la. “Mas, havia êle acrescentado, não espero encontrar coisa alguma”.

Quando Jim Phalen terminou de ler o telegrama, perguntou qual era a minha opinião.

“Parece que as bolas de fogo estão de volta”, respondi.

“E que diabo são as bolas de fogo verde?”

Que diabo *eram* as bolas de fogo verde? Eu bem gostaria de saber, assim como muita gente.

Tais bolas de fogo haviam ingressado na história dos UFOs, ao final de novembro de 1948, quando os habitantes de Albuquerque, Novo México, começaram a avistar, à noite, misteriosas explosões verdes. As primeiras observações mencionavam apenas “um risco verde no céu”, baixo no horizonte. Das descrições, o pessoal de Inteligência da Força Aérea em Kirtland, Albuquerque, e o pessoal do Projeto Sign, no ATIC, se desinteressaram do assunto, classificando-o como explosões de foguetões. Milhares de soldados vindos da guerra haviam dado baixa do exército com as mochilas cheias de pistolas Very e foguetões para sinalização que haviam “desapertado”.

Mas, à medida que os dias passavam, os relatórios se tornavam melhores. Indicavam que os foguetões se estavam tornando maiores e que um número maior de pessoas os vinha observando. Duvidava-se de que êste incremento fôsse de caráter psicológico, porque não tinha havido a menor publicidade. Assim, pois, a Força Aérea resolveu reconsiderar a solução dos “foguetões”. Estava a Força Aérea em curso de efetuar a reconsideração na noite de 5 de dezembro de 1948, uma noite memorável no capítulo das bolas de fogo verde dentro da história dos UFOs.

Às 21:27 horas de 5 de dezembro, um transporte C-47 da Força Aérea voava a 6.000 metros e a 16 quilômetros a leste de Albuquerque. O comandante era o Capitão Goede. Súbitamente, a tripulação — Capitão Goede, seu co-pilôto e o mecânico de vôo — assustou-se ao avistar uma bola de fogo verde que riscou o céu à frente do avião. De certo modo parecia-se com um enorme meteoro, exceto que era de côr

verde brilhante e não descrevia um arco em direção à terra, como os meteoros geralmente fazem. A bola tinha partido de muito baixo, perto das encostas a leste das Montanhas Sandia, descreveu um arco para cima, passando depois a uma trajetória nivelada. Era grande demais para ser meteoro; pelo menos apresentava-se maior que qualquer meteoro jamais visto pela tripulação do C-47. Após uma rápida troca de palavras, a tripulação decidiu que seria melhor relatar a ocorrência, especialmente porque vinte e dois minutos antes, perto de Las Vegas, Novo México, observara objeto idêntico.

O Capitão Goede chamou a torre de controle da base aérea em Kirtland, relatando o que ele e sua tripulação haviam visto. A torre transmitiu a mensagem ao pessoal de Inteligência local.

Poucos minutos depois, o comandante do vôo 63 da Pioneer Airlines chamou a Torre Kirtland. Também havia observado, às 21:35 horas, uma bola de fogo verde, exatamente a leste de Las Vegas, Novo México. Voava para Albuquerque e faria um relatório minucioso depois da aterragem.

Ao rolar seu DC-3 para o estacionamento de desembarque em Kirtland, alguns minutos mais tarde, diversos oficiais de Inteligência já o esperavam. Relatou que às 21:35 horas seguia em rumo geral oeste, aproximando-se de Las Vegas, vindo de leste, quando, juntamente com seu co-piloto, avistou o que a princípio julgaram ser uma estrêla cadente. Estava à sua frente e pouco mais acima. Mas foi suficiente apenas uma fração de segundo para compreenderem que aquilo, o que quer que fôsse, se achava muito baixo e descrevia trajetória por demais achatada para ser um meteoro. Enquanto observavam, o objeto aproximou-se do avião em curso de colisão, mudando a cor vermelho-laranja para verde. À medida que se tornava maior pela aproximação, o comandante imaginou que iria suceder uma colisão e desviou-se violentamente. Quando a bola passou ao lado do avião, começou a inclinar-se em direção ao solo, tornando-se cada vez mais esmaecida até desaparecer. Antes de desviar seu avião, ante o choque que parecia iminente, a bola de fogo era do tamanho ou maior que a lua cheia.

Os oficiais de Inteligência fizeram mais algumas perguntas e regressaram ao seu gabinete. Outras observações, que haviam sido comunicadas pelo telefone, procedentes do norte

do Novo México, os aguardavam. Ao amanhecer, uma investigação de grande envergadura foi iniciada.

Sem embargo do que estas bolas de fogo verde pudessem ser, os militares principiavam a inquietar-se. Podiam ser meteoritos comuns, foguetões psicológicamente aumentados, ou verdadeiros UFOs, mas o que quer que fôsem, estavam a aparecer numa das mais sensíveis áreas de segurança dos Estados Unidos. Num raio de 160 quilômetros de Albuquerque havia duas instalações que formavam a espinha dorsal do programa de bombas atômicas. Los Alamos e a Base Sandia. Espalhados através do território havia outros pontos vitais para a defesa: estações de radar, bases de caças-interceptadores, e outras áreas misteriosas que haviam sido bloqueadas por altas cêrcas e correntes.

Em virtude de as bolas de fogo terem alguma semelhança com os meteoros ou meteoritos, os oficiais de Inteligência de Kirtland apelaram para o Dr. Lincoln La Paz, o qual declarou que teria prazer em auxiliá-los, razão por que os oficiais lhe explicaram a estranha série de acontecimentos. Na verdade, disse o Dr. La Paz, a descrição dessas bolas davam a impressão de tratar-se de meteoritos, salvo em alguns pontos. A forma de assegurar-se de sua natureza seria localizar sôbre um mapa a sua trajetória, como êle havia, com êxito, delineado em tempos passados a trajetória de meteoritos. Desta trajetória êle poderia determinar qual ponto da terra a sofrer o impacto — se se tratasse de meteoritos. Haveria busca nessa região, e se fôsem encontrados fragmentos de meteoritos ter-se-ia solucionado o enigma das bolas de fogo.

A atividade dessas bolas na noite de 5 de dezembro foi exata para o delineamento das trajetórias. Os bons relatórios dessa noite incluíam localidades cuidadosamente anotadas, a direção em que os objetos tinham sido vistos a deslocar-se, as respectivas alturas sôbre a linha do horizonte e as horas em que haviam sido observados. Dessa forma, cedo, na manhã seguinte, o Dr. La Paz e uma equipe de oficiais de Inteligência estiveram vasculhando a parte norte do Novo México. Principiaram por entrevistar as pessoas que viram o fenômeno, e logo verificaram que havia dezenas de outras testemunhas. Examinaram cuidadosamente a hora das observações, concluindo que oito diferentes bolas de fogo haviam sido avistadas. Uma delas, evidentemente espetacular, fôra vista pela

maioria. Ao norte do Estado todos viram-na cruzar de oeste para leste. Por isso, o Dr. La Paz e seu grupo investigaram de oeste para leste através do Novo México e ao oeste da fronteira do Texas, conversando com dezenas de pessoas. Depois de horas de vigília, conseguiram, finalmente, chegar a uma conclusão sobre o ponto em que o meteorito deveria ter atingido a superfície terrestre. Pesquisaram essa região e nada encontraram. Diversas vezes voltaram a pesquisar a área, sem resultados. Conforme o Dr. La Paz informou mais tarde, esta havia sido a primeira vez que duvidava de que as bolas de fogo verde fossem meteoritos.

Dentro de mais alguns dias tais objetos incandescentes começaram a aparecer quase tôdas as noites. Os oficiais de Inteligência de Kirtland supuseram que talvez êles também fossem favorecidos pela sorte e pudessem avistar os objetos. Portanto, na noite de 8 de dezembro, dois oficiais decolaram em um avião, pouco antes de escurecer, circulando ao norte de Albuquerque. Planejaram cuidadosamente o que cada um deveria fazer para melhor reter os pormenores acaso vissem uma dessas bolas. Viram-na afinal. Eis o relatório:

“Às 18:33 horas, ao voarmos a uma altitude indicada de 3.850 metros, um estranho fenômeno foi por nós observado. A exata posição da aeronave ao tempo da observação era de 32 quilômetros a leste da estação de radionavegação de Las Vegas, Novo México. O avião seguia o rumo da bússola de 90 graus. O comandante era o Capitão . . . , enquanto eu agia como co-pilôto. Fui o primeiro a ver o objeto, e dentro de uma fração de segundo, o pilôto avistou-o também. Achava-se a 600 metros mais alto do que o nosso aparelho, aproximando-se rapidamente de uma direção 20 graus à esquerda do rumo que seguíamos. Na aparência, o objeto assemelhava-se à combustão de um foguete de côr verde, da espécie normalmente usada na Fôrça Aérea. Todavia, a luz era muito mais intensa e o objeto parecia ser consideravelmente maior do que uma tocha normal. Logo ao ser observada, a trajetória da luz era nivelada e paralela à terra. O fenômeno durou cêrca de dois segundos. Ao final dêste tempo, o objeto pareceu perder fôrça e a trajetória declinou rapidamente. O fenômeno era de tal intensidade de maneira a ser visível do instante inicial da ignição.”

Na Base Aérea de Wright-Patterson, o ATIC vinha sendo informado da atividade das bolas de fogo, mas não to-

mava parte nas investigações. Seu principal interesse consistia em revisar todos os relatórios de UFOs que chegavam e verificar se as observações de bolas de fogo verde se limitavam à região de Albuquerque. Assim era. Embora muitos relatórios bons de UFOs estivessem chegando de outras partes dos Estados Unidos, nenhum se adaptava às descrições dessas bolas.

Durante todo o mês de dezembro de 1948 e janeiro de 1949, as bolas de fogo verde continuaram a invadir os céus do Novo México. Todos, inclusive os oficiais de Inteligência da Base Aérea de Kirtland, Comando da Defesa Aérea, Dr. La Paz e alguns dos mais importantes cientistas em Los Alamos, haviam observado pelo menos uma.

Na metade de fevereiro de 1949, uma reunião foi convocada em Los Alamos para determinar se se deveria prosseguir nas investigações. A Força Aérea, o Projeto Sign, os agente de Inteligência em Kirtland e outros grupos interessados tinham realizado o máximo possível, e mesmo assim nenhuma solução se obtivera.

Notáveis cientistas, como o Dr. Joseph Kaplan — autoridade de renome internacional em física da alta atmosfera o Dr. Edward Teller, famoso por sua colaboração na bomba de hidrogênio e, naturalmente, o Dr. Lincoln La Paz, compareceram à reunião, assim como um grande número de patentes militares e cientistas de Los Alamos.

Tratou-se de uma reunião na qual não houve necessidade de discutir se esse tipo especial de UFO — a bola de fogo verde — existia ou não. Quase todos os presentes já haviam visto uma. O propósito da mesma era decidir se as bolas de fogo eram naturais ou feitas pelo homem, e como desvendá-las algo mais sobre o fenômeno.

Como normalmente sucede em qualquer reunião, as opiniões se dividiam. Alguns julgavam tais bolas de fogo verde como bolas de fogo naturais. Os proponentes da teoria do meteoro natural, ou meteoritos, apresentavam fatos que haviam destacado dos registros astronômicos. Meteoros de cor esverdeada, embora pouco comuns, haviam sido observados em muitas ocasiões. A trajetória nivelada, que parecia ser tão importante para provar que as bolas de fogo verde eram extraterrestres, também não era um evento novo. Ao ser observado de um certo ângulo, um meteoro pode causar a

aparência de trajetória nivelada. A razão por que tantos desses objetos tinham sido vistos durante dezembro de 1948 e janeiro de 1949, justificava-se pelas condições atmosféricas singularmente boas nesse período, com céus sem nuvens por todo o sudoeste.

O Dr. La Paz encabeçava o grupo que acreditava não serem as bolas de fogo meteoros ou meteoritos. Sua argumentação derivava dos fatos que tivera conhecimento durante os dias passados a pesquisar juntamente com as equipes de Inteligência da Força Aérea; mantinha-se nos seguintes pontos: 1.º) a trajetória era rasa demais; 2.º) a cor muito verde; 3.º) não havia conseguido localizar fragmentos, embora encontrasse os locais em que os objetos teriam caído se fossem realmente meteoritos.

Os que estiveram presentes à reunião informaram-me que a teoria do Dr. La Paz era muito interessante e que todos os pontos tinham sido meticulosamente considerados. Por outro lado, entretanto, não ficara totalmente concluída, eis que a conferência se desfez dois dias depois com a decisão de que as bolas de fogo verde eram um fenômeno natural de alguma espécie.

Foi recomendado que esta parte da investigação dos UFOs fosse transferida para o Laboratório de Pesquisa da Força Aérea em Cambridge, pois que a função daquele grupo era estudar fenômenos naturais. Assim, Cambridge estabeleceu um projeto para tentar fotografar as bolas de fogo verde, medir-lhes a velocidade, altitude e dimensões.

No verão de 1949, Cambridge estabeleceu o Projeto Twinkle para solver o mistério. O projeto previa a instalação de três estações de cineteodolito nas proximidades de White Sands. Um cineteodolito tem certa semelhança com uma câmara cinematográfica de 35 mm, exceto que quando se tira a fotografia de um objeto, também se fotografam três mostradores que marcam o tempo em que a fotografia foi tirada, o ângulo de azimute e o ângulo de elevação da câmara. Se duas ou mais câmaras fotografam o mesmo objeto, torna-se possível obter medida muito acurada da altitude do objeto, velocidade e dimensões.

O projeto Twinkle malogrou. Absolutamente nada foi fotografado. Das três câmaras planejadas, apenas uma foi construída e esta única era continuamente removida de um local para outro. Se diversas observações provinham de

uma certa região, a equipe encarregada movia-se para lá, chegando sempre muito tarde. Qualquer caçador de patos pode afirmar que haviam adotado tática errada; quem desejar caçar patos deve selecionar um bom lugar e manter-se em expectativa até que os patos apareçam.

Os elementos que vinham tentando operar o Projeto Twinkle sofriam aborrecimentos morais e financeiros. Para executar um bom trabalho necessitavam de mais e melhores equipamentos, além de um número maior de funcionários, mas os cortes no orçamento da Fôrça Aérea excluía estas possibilidades. O apoio moral nada custava, porém nem mesmo êste conseguiam.

No início da Guerra da Coréia, o Projeto Twinkle extinguiu-se silenciosamente, ao mesmo tempo em que desaparecia o interêsse oficial pelas bolas de fogo verde.

Quando, no verão de 1951, organizei o Projeto Blue Book, jamais havia ouvido falar nessas bolas. Tínhamos alguns dossiês marcados “Reunião de Los Alamos”, “Bolas de Fogo”, “Projeto Twinkle” etc., mas eu não lhes havia concedido a menor atenção.

Assim, pois, eu me encontrava certo dia em Los Angeles, em uma reunião com diversos oficiais do ATIC, quando fui apresentado ao Dr. Joseph Kaplan. Êste, ao saber que pertencíamos ao ATIC, indagou logo de início a respeito das bolas de fogo. Nenhum de nós havia ouvido falar sôbre elas, e foi o Dr. Kaplan que nos informou o que sabia. Mencionou o Dr. La Paz e sua opinião de que as bolas de fogo verde poderiam ser feitas pelo homem, mas embora respeitasse a capacidade profissional do Dr. La Paz, não se havia convencido. Não obstante, o Dr. Kaplan instou para que eu entrasse em contacto com o Dr. La Paz a fim de ouvir-lhe a opinião.

Ao regressar ao ATIC, passei vários dias a examinar nossa coleção de relatórios sôbre as bolas. As observações gerais cobriam o período de princípio de dezembro de 1948 até o final de 1949. Tanto quanto o Projeto Blue Book soubesse, não havia observações de bola de fogo verde durante um ano e meio.

Li o dossiê do Projeto Twinkle e algumas notas que tínhamos sôbre a Reunião de Los Alamos e decidi que, em minha próxima viagem a Albuquerque, procuraria o Dr.

Lincoln La Paz. Fui muitas vezes àquela cidade, mas minhas visitas eram sempre rápidas e, devido à pressa, não pude procurá-lo.

Passaram-se seis ou oito meses até que o assunto das bolas de fogo verde passou a ser novamente ventilado. Encontrava-me almoçando com um grupo de pessoas no Laboratório da Comissão de Energia Atômica de Los Alamos, quando uma delas mencionou o misterioso fenômeno. A discussão estritamente informal que se seguiu prolongou-se por grande parte da tarde. Era uma discussão interessante, porque aquelas pessoas, todos cientistas e técnicos do laboratório, ofereciam algumas sugestões bem fundamentadas sobre o que as bolas de fogo pudessem ser. Todos já haviam visto pelo menos uma, e alguns, diversas.

Um daqueles homens — piloto particular — tinha encontrado uma em certa noite quando pilotava seu Navion ao norte de Santa Fé. Sua maneira de explicar o que observara era expressiva: “Arranje uma pequena bola e pinte-a com alguma espécie de tinta fluorescente que produza um brilho verde vivo no escuro; arranje alguém que se poste a 20 metros à sua frente e três metros mais acima; faça-o atirar a bola exatamente em seu rosto, com a maior força possível. Eis o que parecerá uma bola de fogo verde.”

As conjecturas sobre o que o fenômeno pudesse ser, correram toda a gama das probabilidades: seria um novo tipo de fenômeno natural, um experimento secreto dos Estados Unidos, meteoros aumentados pela imaginação do observador etc. Mas todo o grupo se tornou sério ao discutir-se a possibilidade de que as bolas de fogo pudessem estar associadas a veículos interplanetários. Todos haviam dedicado grande parte de seu tempo a conjecturar sobre esse ponto, e tinham opiniões próprias.

As bolas de fogo verde — diziam — poderiam ser algum tipo de veículo de teste, remotamente controlado, projetado em nossa atmosfera por uma “astronave” pairando a diversas centenas de quilômetros sobre a terra.

Dois anos antes eu teria ficado surpreso por ouvir um grupo de renomados cientistas expender tão espantosa declaração; agora, contudo, ela me parecia natural. Já me habituara a ouvir, da parte de grupos altamente qualificados, declarações desse gênero.

Troquemos de posição — diziam — suponha que estamos tentando atingir um planêta longínquo. Haveria três fases no empreendimento: saída da atmosfera terrestre, percurso através do espaço e ingresso na atmosfera do planêta em que devemos aterrar. As primeiras duas fases apresentariam problemas reconhecidamente difíceis, mas a última, o ingresso na atmosfera de outro planêta, seria a mais crítica. Ao chegar do espaço vazio, o aparelho, para todos os efeitos práticos, seria semelhante a um meteorito, exceto que estaria em vôo controlado e não em queda livre. Haveria miríades de problemas associados ao aquecimento aerodinâmico, altas cargas aerodinâmicas e muito provávelmente outra legião de problemas que atualmente nem podemos conceber. Alguns desses problemas poderiam ser resolvidos nos experimentos de laboratório, mas nada poderia substituir os vôos de teste, pois que êstes, realizados na atmosfera terrestre, não seriam válidos para uma outra, diversa da nossa. A maneira mais prática de sobrepujar a dificuldade seria construir nosso veículo interplanetário, seguir para o planêta em que desejamos desembarcar, pairando a centenas de quilômetros acima de sua superfície. Desta altitude poderíamos enviar veículos de teste até o planêta. Se não desejássemos que os seus habitantes — na hipótese de que realmente existissem — soubessem de nossas atividades, poderíamos equipar os veículos de teste com mecanismos que o destruíssem, ou fazer com que a um certo ponto, em consequência do aquecimento aerodinâmico, os veículos se queimassem.

E assim prosseguiam, cada qual emitindo as próprias idéias.

Talvez as bolas de fogo verde sejam veículos de teste de alguém que não nós. Os relatórios normais de UFOs poderiam ser explicados como veículos tripulados que estivessem se aventurando a 30 ou 60.000 metros da Terra, ou seja, a altitude em que o ingresso na atmosfera começa a tornar-se crítico.

Eu devia tomar um avião de volta a Albuquerque, e não tive tempo de fazer as várias perguntas que me haviam vindo à mente. Todavia, um comentário eu deveria fazer. Das conversações depreendi que todos afastavam a idéia de serem as bolas de fogo qualquer espécie de fenômeno natural. Não exatamente assim, diziam, mas a evidência para êste

lado da hipótese era contrabalançada pela que pendia para o lado contrário.

Durante a áspera viagem na descida do vale de Los Alamos a Albuquerque, num dos pequenos aviões da CARCO Airlines, decidi ficar um dia nesta última cidade a fim de conversar com o Dr. La Paz.

Ele estava a par de todos os dados sôbre as bolas de fogo verde e confirmou minha suposição de que as verdadeiras bolas de fogo não estavam mais sendo observadas. Disse ter recebido centenas de relatórios, especialmente depois que escrevera alguns artigos sôbre o fenômeno, mas que todos os objetos relatados eram apenas meteoros comuns, esverdeados. Disse-me o Dr. La Paz que algumas pessoas, entre as quais o Dr. Joseph Kaplan e o Dr. Edward Teller, entendiam serem as bolas de fogo meteoros naturais, com o que, por diversas razões, êle não concordava. Primeiramente, a côr era muito diferente. Para ilustrar o que dizia, tirou de uma gaveta uma conhecida carta com as côres do espectro; marcou duas tonalidades de verde, uma, de verde pálido, quase amarelo-verde, e outra de um verde muito mais vivo e definido. Mostrou-me esta última côr, que era a das bolas de fogo. Ao entrevistar os que haviam observado o fenômeno, exhibia-lhes aquela carta e todos apontavam para a côr mais forte. A côr verde-esmaecido era normalmente apontada pelos que haviam visto meteoros verdes, cujas quedas se comprovaram.

Havia ainda outros pontos de diferença entre meteoros e bolas de fogo. A trajetória destas era muito rasa. O Dr. La Paz explicou que um meteoro não descreve necessariamente um arco em direção à Terra; sua trajetória pode parecer plana, mas não tanto quanto à das bolas verdes. E ainda, como elemento diferenciador, o diâmetro de ambos. Quase sempre, palavras como “terrificante”, “tão grande quanto a Lua” e “cegante” haviam sido usadas para descrever o misterioso fenômeno. Todavia, meteoros não são tão grandes e tão brilhantes. O Dr. La Paz não julgava, pois, que fôsem meteoros, nem meteoritos. Estes são acompanhados por som e ondas de impacto que estilhaçam vidraças e dispersam o gado. No caso das bolas de fogo verde, os observadores jamais perceberam qualquer ruído.

Por outro lado, o maior de todos os mistérios consistia em que as particulas de tais bolas jamais foram encontradas.

Acaso fôsem meteoritos, pelo menos um teria sido achado — era o que afirmava o cientista. Nos casos comprovados de meteoritos, raras vêzes êle deixara de encontrá-los. De seus arquivos tirou um mapa e demonstrou-me o que queria dizer. Era o mapa usual para marcar o ponto em que um meteorito caíra. Penso que o fato ocorreu em Kansas. O mapa fôra preparado pela informação obtida de dezenas de pessoas que haviam visto um meteorito incandescente cair em direção à terra. De cada ponto em que se colocara o observador, êle havia traçado linhas na direção em que o meteorito deveria ter caído. Segundo as dezenas de observadores, o Dr. La Paz tinha traçado dezenas de linhas, tôdas convergindo para o local onde o meteorito deveria ter atingido o solo. Depois, êle e sua equipe seguiram para a região marcada, e com longos bordões de aço pesquisaram os arredores até encontrar o meteorito.

Um caso apenas, porém havia outros muitos exemplos de êxitos semelhantes em seus arquivos.

Mostrou-me outros mapas. As linhas traçadas pareciam idênticas às do mapa acima referido. O Dr. La Paz usara a mesma técnica, marcando os locais que deveria investigar. Tratava-se de linhas descrevendo a trajetória das bolas de fogo verde. Entretanto, êsses locais foram por diversas vêzes investigados, sem o menor êxito.

Quando o Dr. La Paz terminou, pedi-lhe sua opinião. Ficou em silêncio por alguns segundos e depois declarou que tudo quanto desejava dizer é que não supunha tratar-se de um fenômeno natural. Pensava que talvez algum dia uma dessas bolas de fogo verde atingiria a terra e o mistério seria solvido. Tinha esperanças de que se tratasse de um fenômeno natural.

Depois de minha palestra com o Dr. La Paz, posso compreender perfeitamente sua calma aparente, quando na noite de 18 de setembro de 1954, um repórter telefonou-lhe para saber se êle tinha planejado investigar êste último relatório de uma observação de bola de fogo verde. Foi, pois, pela experiência e não pela indiferença que declarou: “Mas não espero encontrar coisa alguma”.

Se as bolas voltarem, espero que o Dr. La Paz consiga desta feita alguma solução.

A história dos UFOs reinicia-se agora, ao final de janeiro de 1949, tempo em que a Força Aérea se achava em meio ao mistério das bolas de fogo verde. Numa outra parte do país, uma estranha série de acontecimentos estava sucedendo. O centro de atividade era uma zona altamente secreta que não pode ser aqui revelada, e o receptor dos UFOs — neste caso, formações de pequenas luzes — era o Exército dos Estados Unidos.

A série de incidentes começou quando patrulhas militares que praticavam na área, passaram a relatar formações de luzes voando à noite. A princípio, estas luzes eram observadas a cada três ou quatro noites, mas em duas semanas a freqüência aumentou e em breve se tornou ocorrência diária. Algumas patrulhas informaram que tinham visto três ou quatro formações em uma só noite. As observações não se restringiam aos homens da patrulha. Certo dia, ao crepúsculo, toda a guarnição observou uma formação passar diretamente sobre o pátio do quartel.

Como de hábito nos relatórios de UFOs, as descrições variavam, mas a grande maioria dos observadores narrava ter visto formações em “V” compostas de três luzes. À medida que a formação se movia no céu, as luzes mudavam a cor de branco-azulada para laranja e, novamente, branco-azulada. Este ciclo de cores durava, aproximadamente, dois segundos. Em geral moviam-se de oeste para leste, sem ruído. Não riscavam o céu como meteoros, mas deslocavam-se mais velozmente do que aviões a jato. Eram “pouco maiores que as maiores estrelas”. Uma vez ou outra um soldado observava-as através de binóculos, mas não podia ver-lhes maiores pormenores; as luzes apenas pareciam maiores.

Desde a primeira observação, comunicações sobre o fenômeno vinham sendo recebidas pela Força Aérea, através dos canais de Inteligência do Exército. As comunicações também chegavam ao ATIC, mas a atividade das bolas de fogo verde estavam em primeiro plano, e assim nenhum comentário era enviado ao Exército relativamente às pequenas luzes. De acordo com um major do Serviço Secreto do Exército, com quem conversei no Pentágono, este silêncio havia sido interpretado como se nenhuma ação, salvo enviar os comunicados, era desejada do Exército.

Finalmente, depois de duas semanas de observações noturnas diárias, sem qualquer ação aparente da Força Aérea, o comandante da instalação militar resolveu tomar medidas e preparar uma armadilha. Seus oficiais estabeleceram um plano em tempo curtíssimo. Patrulhas especiais para detectar UFOs seriam embrenhadas nas zonas de segurança, levando equipamento para observação. Este equipamento poderia ser aquele normalmente usado para a localização de incêndios nas florestas. Cada patrulha seria enviada para um local determinado, onde estabeleceria um posto de comando. Nos pontos em que o céu podia ser observado, fora dos postos de comando, ficariam as equipes de observação. Cada grupo possuía equipamento para medir o ângulo de elevação e o ângulo de azimute de um UFO. Cada um deles era composto de quatro homens; um se encarregaria do instrumento, outro do tempo, um dos registros e o outro operaria o rádio. Cada uma das patrulhas usaria uma frequência especial de rádio.

O procedimento seria o seguinte: quando um grupo de observação localizasse um UFO, o operador de rádio daria a posição de sua equipe, a localização do UFO no céu e a direção de sua trajetória. Todos os outros grupos de sua patrulha saberiam assim para que ponto deveriam olhar e começar a observação. Enquanto o rádio-operador fazia as transmissões, o homem do instrumento da equipe faria o alinhamento com o UFO, “cantando” os ângulos de elevação e azimute. O controlador do tempo “cantaria” os tempos, enquanto o “escriba” anotaria tudo. O posto de comando, ao ouvir o chamado do operador de rádio, daria ciência às demais patrulhas. Estas, por sua vez, tentariam localizar o objeto.

Aqui estava uma excelente oportunidade para conseguir-se qualquer dado concreto sobre pelo menos um tipo de UFO. Era algo que deveria ter sido feito desde o princípio. Velocidades, altitudes e tamanhos, calculados por simples observação visual, são inteiramente incorretos. Mas se se pudesse estabelecer corretamente que algum tipo de objeto se deslocava a 48.000 quilômetros por hora — e até mesmo a 4.800 quilômetros por hora — através de nossa atmosfera, a história dos UFOs teria sido a maior história desde a Criação.

O plano parecia sólido e tinha o apoio de todos os que dêle participavam. Pela primeira vez na história, todos os soldados queriam fazer parte de uma patrulha. O plano foi logo impresso em forma de ordem do dia, aprovado e mimeografado. Levando-se em conta que a Fôrça Aérea detinha a principal responsabilidade na investigação dos UFOs, foi decidido que o plano seria rãpidamente coordenado com a Fôrça Aérea, e assim uma cópia lhe foi enviada apressadamente. O tempo urgia, porque cada observação poderia ser a última. Tudo estava pronto para começar, assim que a Fôrça Aérea assentisse.

A Fôrça Aérea não assentiu. Não sei onde o plano foi cancelado ou quem o cancelou, mas foi cancelado e isto ocasionou duas reações.

Muita gente pensou que o plano havia sido eliminado de maneira que não se viesse a descobrir a verdade sôbre os discos voadores. Outros supunham que tinha havido apenas simples estupidez por parte de alguém. Nenhum dos casos correspondia à verdade. Os motivos do cancelamento estavam em que a atitude oficial em relação aos UFOs tinha sofrido mudança radical nos últimos meses. Os UFOs não existiam, não podiam existir. Acreditava-se no ATIC que o último mistério — as bolas de fogo verde — havia sido resolvido alguns dias antes em Los Alamos. As bolas de fogo eram meteoros e o Projeto Twinkle provaria isso. Qualquer investigação posterior por parte do Exército seria perda de tempo e esforços.

Esta mudança drástica na atitude oficial era difícil de explicar, assim como era difícil de ser aceita por parte das pessoas que sabiam o que se vinha passando no seio do Projeto Sign. Uso a expressão “atitude oficial”, porque naquela época os UFOs já se tinham tornado em assunto tão controvertido quanto o é hoje. Nos meios de Inteligência nasceram as duas facções que até hoje existem.

De um lado encontrava-se a facção que ainda acreditava em discos voadores. Estas pessoas, acontecesse o que fôsse, aferravam-se às suas idéias originais. Algumas pensavam que os UFOs eram naves interplanetárias. Outras não se mostravam tão ousadas e apenas acreditavam que se deveria conhecer um pouco mais a seu respeito antes de abandonar as investigações. Estas últimas não eram um grupo de doidos

ou sonhadores. Reuniam desde generais e civis de alta plana até os escalões inferiores. Externamente, seus pontos de vista eram apoiados por cientistas civis.

Do outro lado estavam aquêles que não acreditavam em discos voadores. Anteriormente, alguns tinham acreditado nos UFOs. Quando os relatórios chegavam aos punhados em 1947 e 1948, sentiam-se tão seguros da realidade dos UFOs como aquêles dos quais agora zombavam. Mas haviam mudado de opinião. Alguns por terem estudado sèriamente as comunicações, não encontrando qualquer evidência de que os UFOs fôsem reais. Outros, simplesmente por desejarem engrossar a corrente dos incrédulos.

Esta mudança na política de operação do estudo sôbre os UFOs foi tão pronunciada que eu, como tantas outras pessoas, me pus a conjecturar se haveria qualquer razão oculta. Seria alguma tentativa para tornar o estudo ainda mais secreto? Seria algum esforço para encobrir o fato de que os UFOs eram provavelmente de origem interplanetária e que isto deveria a todo o custo ser omitido ao público a fim de evitar o pânico? Os dossiês sôbre UFOs estão repletos de referências à possibilidade do pânico em massa, à semelhança do que ocorreu em 30 de outubro de 1948, quando Orson Welles apresentou sua famosa irradiação de *A Guerra dos Mundos*.

Êste período de “mudança de opinião” causava-me preocupações. Decidia-se que a pesquisa dos UFOs nada significava, exatamente na época em que as observações se tornavam melhores. Em meu ponto de vista, se se havia de mudar de opinião, essa mudança deveria ser ao inverso: os céuticos deveriam transformar-se em crédulos.

Talvez eu estivesse representando o papel de pivô para uma grande mistificação. Eu não apreciava esta idéia, porque se alguém, algum de meus superiores, soubesse que os UFOs eram realmente aeronaves, eu poderia revelar-me um grande tolo se a verdade viesse a ser conhecida. Examinei cuidadosamente esta possibilidade. Expendi grande tempo a entrevistar os que haviam trabalhado no Projeto Grudge.

A facção antidisco nasceu em conseqüência de um conhecido truismo psicológico: ninguém gosta de ser o perdedor. O perdedor sente-se inferior e incompetente. Em 23 de setembro de 1947, quando o chefe do ATIC enviou a car-

ta ao Comando Geral das Forças Aéreas do Exército declarando que os UFOs eram reais, a Inteligência se comprometeu. Tinha que provar o que afirmava. Nessa tentativa expendeu um ano e meio. Os oficiais mais graduados começaram a tornar-se impacientes e a imprensa também. Todos queriam a solução. A Inteligência tentara encontrar uma, daí o ter fornecido a "Altamente Secreta Estimativa da Situação", a qual "provava" que os UFOs eram reais, não obstante a rejeição dêste ponto de vista. Os elementos que trabalhavam no estudo dos UFOs começaram a pensar que talvez os altos poderes militares não os consideravam suficientemente capazes, por isso tentaram uma nova hipótese: os UFOs não existiam. Muito depressa perceberam que êste era um ponto de vista bem fácil de ser provado, o qual logo recebeu aprovação. Anteriormente, antes que um relatório especialmente interessante chegasse ao Pentágono, se êste exigisse uma resposta, nada mais receberia do que um despacho como êste: "O objeto poderia ser real, mas não podemos prová-lo." Agora, quando uma pergunta era formulada, rapidamente se proporcionava a resposta: "Era um balão", com grande satisfação do ATIC e do Pentágono. Todos estavam se sentindo muito bem.

No princípio de 1949, a expressão *new look* era muito conhecida. O *new look* na moda feminina consistia em decote mais acentuado; na moda automobilística consistia em carros mais longos. Para os que trabalhavam na investigação dos UFOs, o *new look* era xingá-los.

O *new look* para os UFOs foi oficialmente reconhecido a 11 de fevereiro de 1949, quando uma ordem escrita transformou o nome do Projeto Sign para Projeto Grudge. Supostamente, a transformação se processava porque o nome do Projeto Sign estava muito comprometido. Esta era sempre minha resposta oficial quando me interrogavam a respeito da mudança. Eu poderia prosseguir e dizer que os nomes dados aos projetos, primeiramente Sign, depois Grudge, não tinham significação. Mas isto não era verdade; êles tinham significação, e muito grande.

CAPÍTULO V

O OBSCURANTISMO

A ORDEM de 11 de fevereiro de 1949, que mudava o nome do Projeto Sign para Projeto Grudge, não tinha ocasionado qualquer mudança no sistema de trabalho. Na realidade, a mudança indicava que o projeto deveria continuar a estudar e efetuar o exame dos comunicados sôbre observações de objetos aéreos não identificados. Neste processo, as normas padronizadas da Inteligência seriam usadas. Isto significava *exame imparcial* dos dados obtidos. Mas não seria necessário um estudo aprofundado dos velhos dossiês para concluir-se que os procedimentos da Inteligência já não estavam mais sendo usados pelo Projeto Grudge. Válida era agora a premissa de que os UFOs não podiam existir. Sem embargo do que se tenha visto ou ouvido, não se devia acreditar.

Novos elementos passaram a dirigir o Projeto Grudge. Os mais importantes especialistas de Inteligência do ATIC que haviam demonstrado maior interêsse em trabalhar no Projeto Sign, já não mais trabalhavam no Projeto Grudge. Alguns haviam drástica e apressadamente mudado de opinião sôbre os UFOs, ao supor que o Pentágono já não simpatizava mais com a causa. Agora empregavam seu talento em projetos socialmente mais aceitáveis. Outros membros do Projeto Sign haviam sido “expurgados” — eram os que se recusaram a mudar sua opinião original sôbre os discos.

Com o novo nome e o novo pessoal chegou também o novo objetivo: a eliminação dos UFOs. Esta nova política jamais foi especificada por escrito, mas não era necessário muito esforço para verificar que esta era a meta do Projeto Grudge. Êste objetivo não escrito era palpável em cada memorando, relatório ou diretriz.

Para alcançar sua finalidade, o Projeto Grudge lançou-se em uma campanha que inaugurou nova era na história dos UFOs. Se uma era comparativa na história do mundo pode ser escolhida, o Obscurantismo seria a mais apropriada. O Dicionário Webster define o Obscurantismo (era medieval) como um período de “estagnação intelectual”.

Para quem conhece intimamente a história dos UFOs, é claro que o Projeto Grudge tinha um programa em duas fases para sua aniquilação. A primeira consistia em explicar tôdas as observações; a segunda, em dizer ao público como a Força Aérea havia solvido tôdas essas observações. Isto, segundo arrazoava o Projeto Grudge, daria fim à matéria.

A primeira fase fôra iniciada pelos componentes do Projeto Sign. Haviam compreendido que grande parte das observações eram causadas por falsa interpretação de balões ou corpos celestiais, tais como planêtas, meteoros ou estrêlas. Também compreendiam que antes que pudessem chegar ao âmago dos problemas, teriam que joeirar êste tipo de relatório. Para tanto haviam solicitado auxílio de outros órgãos. O Serviço de Aerologia fôra convocado para filtrar os relatórios e verificar aquêles que poderiam ser balões, comparando-os com os registros de vôos dos mesmos. O Dr. J. Allen Hynek, grande astrofísico, chefe do Departamento de Astronomia da Universidade do Estado de Ohio, havia sido contratado para separar as observações que podiam referir-se a estrêlas, planêtas, meteoros etc. No princípio de março, o Serviço de Aerologia e o Dr. Hynek possuíam algumas identificações positivas. De acôrdo com os velhos registros, com estas soluções e aquelas que os Projetos Sign e Grudge haviam encontrado, cêrca de 50% dos UFOs podiam, positivamente, ser identificados como mistificações, balões, planêtas, parêlios etc. Agora era tempo de iniciar a segunda fase, ou a campanha de publicidade.

Durante muitos meses, jornalistas e escritores vinham tentando penetrar além do cinturão de segurança e conseguir a verdadeira história dos UFOs, mas sem o menor resultado. Alguns dêles persistiam, mas sem êxito porque cometiam o engano de deixar transparecer sua descrença em que pilotos de linhas aéreas, pilotos militares, cientistas e cidadãos equilibrados estavam sofrendo de “alucinações”, perpetrando “mistificações”, ou estavam sendo enganados por “falsa interpre-

tação” de objetos comuns. O pessoal do Projeto Grudge não desejava este tipo de jornalistas; desejava, por outro lado, aqueles que ouvissem e publicassem a história tal qual o Projeto queria. Conforme informou-me mais tarde um oficial de relações públicas: “Estávamos numa roda viva. Todos os jornalistas que andavam à procura de história sôbre discos voadores haviam feito suas próprias investigações e não podíamos convencê-los de que estavam errados”.

Logo, porém, o homem necessário apareceu. Era Sidney Shallet, jornalista do *The Saturday Evening Post*. Shallet parecia ter os requisitos desejados, de modo que sua visita ao ATIC foi autorizada através do Pentágono. Harry Haberer, um dos mais ativos e inteligentes homens de relações públicas da Força Aérea, foi designado para tomar providências a fim de que Shallet conseguisse sua história. Ouvi muitas vezes, tanto de militares como de civis, que a Força Aérea tinha ditado a Shallet o que êle deveria dizer em seu artigo — arrasar os UFOs — nada escrevendo que podesse de leve insinuar que poderia haver qualquer coisa estranha nos céus. Não acredito que tenha sido este o caso. Penso que Shallet escreveu a história como esta lhe foi transmitida pelo Projeto Grudge.

O artigo de Shallet, que apareceu em duas partes, em 30 de abril e 7 de maio de 1949, no *The Saturday Evening Post*, é importante na história dos UFOs e na apreensão dos problemas envolvidos, por ter tido considerável efeito na opinião pública. Muitas pessoas, com diversos graus de interesse, haviam ponderado sôbre os UFOs durante um ano e meio. Muito poucas tinham opinião definida de uma maneira ou de outra. O sentimento geral parecia ser o de que a Força Aérea que investigava o problema, tão logo o solucionasse, dar-lhes-ia a conhecer os resultados. A Força Aérea havia liberado para a imprensa algumas notas breves e ambíguas que nada significavam. Conseqüentemente, quando o artigo de Shallet apareceu no *Post*, foi avidamente lido. O artigo continha fatos, e os fatos provinham da Inteligência da Força Aérea. Era, pela primeira vez, a Força Aérea a falar, oficialmente, sôbre objetos aéreos não identificados.

O artigo tipificava as muitas histórias de discos voadores que se seguiriam nos anos futuros da história dos UFOs, tôdas derivadas das informações obtidas da Força Aérea. O

artigo de Shallet admitia de forma casual que algumas observações de UFOs não podiam ser explicadas, mas o leitor não tinha muita oportunidade de pensar sobre o fato, porque 99 por cento da história se devotava ao lado antidisco do problema. Era, tipicamente, a aproximação negativa. Sei deste fato, porque continuamente eu vinha sendo aconselhado a “contar-lhe a respeito das observações que haviam sido solucionadas, sem mencionar os desconhecidos”. Jamais me ordenaram a proceder desta maneira, mas havia uma forte sugestão e quando as altas patentes sugerem, as mais baixas cumprem.

O artigo de Shallet principiava por condicionar psicologicamente os leitores com frases como estas — “o grande susto causado pelos discos”, “tolices”, “terríveis fantasmagorias”, e assim por diante. O leitor, ao chegar ao âmago do assunto, sentia-se também como um tólo completo por ter dedicado aos discos um pouco de seus pensamentos.

Salientava o artigo que o “furor” sobre as observações de UFOs tinha chegado a tal ponto que a Fôrça Aérea havia sido “forçada” a investigar os casos, embora relutasse em fazê-lo. Não mencionava que dois meses após a primeira observação de UFO, o ATIC tinha requerido o estabelecimento do Projeto Sign por acreditar na existência dos UFOs. Shallet também não citava que a ex-Altamente Secreta Estimativa da Situação também concluía pela existência real dos UFOs. De modo algum o artigo refletia a excitação e a ansiedade na época do Projeto Sign, quando as conferências secretas precediam e sucediam tôdas as viagens para a investigação da observação de um UFO. Isto, afinal, era a Fôrça Aérea “sendo forçada” e relutando em investigar uma observação.

De mistura com a história apareciam pormenores de várias observações; algumas novas e outras velhas para o público. O relatório original do UFO de Arnold não podia ser explicado. Arnold, todavia, vendera sua história para a revista *Fate*, e no mesmo número desta, apareciam histórias com títulos tais como “Por Trás do Véu Etérico” e “Sêres Invisíveis Caminham sobre a Terra”, sugerindo que a história de Arnold poderia classificar-se na mesma categoria. As observações para as quais a Fôrça Aérea tinha explicações eram fartamente minuciosas. Os casos “desconhecidos” eram mencionados apenas de passagem.

Nomes famosos eram citados. O falecido General Hoyt S. Vandenberg, então chefe do Estado-Maior da Fôrça Aérea, tinha visto um disco voador, mas fôra apenas um reflexo no pára-brisa do seu B-17; o General Lauris Norstad também vira um UFO que era apenas o reflexo de uma estrêla em uma nuvem; o General Curtis E. Lemay descobrira que um em cada seis UFOs era um balão; o Coronel McCoy, então chefe do ATIC, observara uma porção dêles, e todos eram reflexos de aviões distantes. Em outras palavras, nenhuma alta patente na Fôrça Aérea acreditava em discos voadores.

Os figurões dos escalões superiores haviam falado (1).

Algumas mistificações e relatórios de malucos enfeixavam o artigo do Sr. Shallet.

A reação não foi aquela esperada pela Fôrça Aérea e pelo ATIC. Estes órgãos esperavam que o público, após a leitura, lançaria a revista e todos os pensamentos sôbre discos no lixo, mas tal não aconteceu. Dentro de poucos dias a freqüência das observações atingiu o clímax de todos os tempos. Cidadãos, tanto civis como militares, evidentemente não deram importância ao que os Generais Vandenberg, Norstad, Lemay, ou o Coronel McCoy pensavam; não acreditavam que o que estavam vendo eram alucinações, reflexos ou balões. O que viam eram UFOs, o que quer que fôsem.

Ouvi muitas vêzes dos ex-componentes do Projeto Grudge que Shallet os havia traído; que êle vagamente insinuara haver qualquer fundamento nos UFOs. Isto tornava-o pró-disco.

Dias depois da última parte do artigo de Shallet no *Post*, a Fôrça Aérea forneceu uma longa e pormenorizada declaração à imprensa, destruindo completamente os discos, o que não produziu efeito, entretanto, pelo contrário, parece ter aumentado a confusão.

O que o artigo de Shallet realmente conseguiu foi implantar a semente da dúvida na mente de muita gente. Estaria a Fôrça Aérea dizendo a verdade sôbre os UFOs? O público e uma grande porcentagem dos militares desconheciam o que se passava por trás das cêrcas de arame farpado que rodeavam o ATIC, mas sabiam que um grande número de testemunhas de confiança — pilotos de linhas aéreas — ti-

nham visto UFOs. Cientistas, médicos, advogados, comerciantes e gente comum os tinham observado, e seus amigos sabiam que eram pessoas de responsabilidade. De algum modo, êsses fatos e o tom do artigo no *Post* não se entrosavam, e quando as coisas não entrosam, o povo desconfia.

Naqueles que tinham uma boa idéia do que ocorria no ATIC, os jornalistas com as “fontes geralmente bem informadas” e mais o artigo do *Post* lançaram a maior semente da dúvida. Por que a súbita mudança de política? — ponderavam. Se os UFOs eram assunto tão sério desde muitos meses, por que agora a repentina meia volta? Talvez a história de Shallet fôsse um disfarce da Fôrça Aérea. Talvez a segurança devesse aumentar. Suas fontes de informação estavam relatando que muitas pessoas dos círculos militares não acreditavam completamente no artigo de Shallet. A semente da dúvida começou a germinar, e alguns jornalistas começaram a efetuar “investigações independentes” para obterem a “verdadeira” história. A pesquisa toma tempo, assim, pois, durante o verão e o outono de 1949, não houve grande atividade aparente dos UFOs.

À medida que os jornalistas começaram a se agitar para conseguirem seus próprios fatos, o Projeto Grudge mais e mais descambava para um período de completa inatividade. Bons relatórios de UFOs continuavam a chegar na média de dez por mês, mas não estavam sendo verificados ou investigados. A maioria era afastada. Há poucos, alguns relatórios se tanto, para o segundo semestre de 1949 nos arquivos do ATIC. Apenas o registro mostrando a chegada dos mesmos, pode dar a idéia da atividade dêste período. O parco esforço que se dispndia estava sendo empregado numa resenha que examinava as velhas observações de UFOs — aquelas recebidas anteriormente à primavera de 1949. O Projeto Grudge *pensava* estar escrevendo o relatório final sôbre o fenômeno.

Dos pequenos trechos de correspondência e memorandos que se encontravam nos arquivos do ATIC, tornava-se aparente que o Projeto Grudge pensava estarem os UFOS à caminho do desaparecimento. Os jornalistas que inquiriam acêrca da atividade dêsses objetos eram aconselhados a tomar como referência a declaração que destruía a sua existência, liberada pouco depois da publicação do artigo de Shallet. Nada mais havia a dizer. O Projeto Grudge julgava estar vencendo a batalha; os jornalistas, estarem fazen-

do a cobertura de uma extraordinária história — a história de que a Fôrça Aérea sabia o que os discos voadores eram e que não queria revelar.

Ao final do outono de 1949, material para diversas histórias havia sido coletado por escritores que percorreram todos os Estados Unidos entrevistando pessoas que tinham observado um UFO. Ao comêço do inverno, êsse material transformara-se em história. Em dezembro, a imprensa começou a rolar. A revista *True* furou as demais com sua história de que os UFOs provinham do espaço exterior.

O artigo da *True*, escrito por Donald Keyhoe, intitulava-se “Os Discos Voadores são Reais” e era iniciado com uma pancada violenta. No primeiro parágrafo Keyhoe concluía que, após oito meses de intensiva pesquisa, havia encontrado a evidência de que a Terra vinha sendo escrutinada de perto por sêres inteligentes. Seus veículos eram os chamados discos voadores. A seguir, o autor demonstrava seus pontos de vista. Apoiava-se nos três casos clássicos: Mantell, Chilles-Whitted e Gorman. Pormenorizou os “fatos” de cada caso isoladamente, reduziu a nada as conclusões oficiais da Fôrça Aérea e apresentou sua própria análise. Juntou um variado sortimento de fatos técnicos que deram ao artigo sabor de autoridade. Isto, em combinação com o fato de que a revista *True* (em inglês quer dizer “verdadeiro”) tinha o nome apropriado para imprimir a verdade, atingiu o público leitor como uma granada 200 milímetros. Horas depois de o artigo ter aparecido na caixa postal dos assinantes e nas bancas de jornais, os comentaristas de rádio e de televisão passaram a tratá-lo com importância. O problema dos UFOs estava de volta.

A revista *True*, igualmente, acompanhou-o. Dizia-se entre os editôres que o artigo de Don Keyhoe publicado pela *True* constituía um dos mais amplamente lidos e discutidos na história dos magazines.

Inadvertidamente, a Fôrça Aérea auxiliou Keyhoe; na realidade, fez com que a história fôsse um êxito. Êle e outros escritores haviam procurado a Fôrça Aérea à procura de informações para seus artigos. Mas sabendo que tais artigos seriam pró-discos, foram despachados sem a menor cerimônia. Keyhoe levou sua luta às esferas superiores, ao General Sory Smith, Diretor do Gabinete de Informações Pú-

blicas, mas ainda assim nada conseguiu: a Fôrça Aérea não divulgava nada mais além do que já fizera público. Keyhoe interpretou o fato como significando absoluto sigilo em benefício da segurança — o mais sério tipo de segredo. Mas dispunha de outras armas, entretanto. Graduara-se em Annapolis e entre seus colegas de turma havia elementos como o Almirante Delmar Fahrney, na ocasião figura de proa do programa de teledirigidos da Marinha de Guerra, e o Almirante Calvin Bolster, Diretor do Gabinete de Pesquisa Naval. Keyhoe foi entrevistá-los, mas não pôde ser auxiliado. Sabia que tal recusa significava a real grandeza da verdadeira história dos UFOs, e que se lhe apresentavam apenas duas alternativas: astronaves interplanetárias ou armas secretas. Todavia, seus amigos dos meios militares negavam que fossem armas secretas. Keyhoe permeou seu artigo na *True* com as razões de segurança, que tornavam o assunto secreto, e escreveu mais tarde um livro, o qual deu à história o necessário impulso.

A Fôrça Aérea, porém, não estava tentando encobrir os fatos; apenas não desejava Keyhoe ou quaisquer outros discófilos ao seu redor. Não desejava aborrecer-se, não acreditava em discos voadores e não concebia que alguém pudesse acreditar. A crença, para os componentes do ATIC em 1949, significava até mesmo a possibilidade de que poderia haver algum fundamento nas observações.

A Fôrça Aérea tinha um plano para anular o artigo de Keyhoe, ou qualquer outra história que pudesse aparecer. O plano originou-se no ATIC. Incluía-se um oficial general que daria uma breve entrevista à imprensa, exibindo seus galões, falando as palavras mágicas como “mistificações, alucinações e falsa interpretação de objetos conhecidos”, resultando que *True*, Keyhoe e o resto falissem tentando vender exemplares da revista. O artigo foi publicado, o general falou, o público riu e Keyhoe e a revista enriqueceram. Apenas as demais revistas que haviam planejado publicar histórias de UFOs e que haviam sido *furadas* por *True* perderam. Suas histórias foram destruídas; teriam sido um anticlímax para a fervura provocada por Keyhoe.

A breve entrevista da Fôrça Aérea com a imprensa foi seguida de uma declaração oficial. No dia 27 de dezembro de 1949 foi anunciado que o Projeto Grudge havia sido dissolvido e o relatório final sobre os objetos aéreos não

identificados seria entregue à imprensa dentro de poucos dias. Quando êsse relatório foi liberado, causou interesse geral porque, supostamente, se constituía de tudo quanto a Fôrça Aérea sabia a respeito de UFOs. Uma vez mais, ao invés de esfriar o problema dos UFOs, a Fôrça Aérea havia provocado maior confusão.

O relatório foi oficialmente intitulado: “Objetos Voadores Não Identificados — Projeto Grudge”, Relatório Técnico n.º 102-AC-49/15-100. Mas de uma maneira geral era conhecido como o Relatório Grudge.

Era tipicamente militar. Continha o grosso da matéria, com superficial exame dos fatos, conclusões e recomendações. Havia, ainda, diversos apêndices, os quais, supostamente, constanciarariam as conclusões e recomendações.

Um dos apêndices era o relatório final do Dr. J. Allen Hynek, astrônomo contratado pelo Projeto Grudge. O Dr. Hynek e seus assessores haviam despendido muitos meses na análise de cada observação. Pesquisando os diários de astronomia e verificando a localização de vários corpos celestiais, concluíram que alguns UFOs podiam ser explicados. Dos 237 relatórios de observações que o Dr. Hynek e seus auxiliares examinaram, 32 por cento podiam ser explicados como fenômenos astronômicos.

O Serviço de Aerologia da Fôrça Aérea e seu Laboratório de Pesquisa de Cambridge, haviam separado as observações que podiam ser atribuídas a balões. Estas duas organizações possuíam os registros tanto dos balões normais de sondagem meteorológica, como dos enormes *skyhooks* para grandes altitudes, e assim afastaram 12 por cento dos 237 relatórios sob estudo, como balões.

Houve, pois, um remanescente de 56 por cento ainda desconhecidos. Separando ainda as mistificações e as observações confusas para estudo, além daquelas que poderiam ser falsas interpretações de aviões, o Projeto Grudge eliminou outros 33 por cento. Restaram apenas 23 por cento, classificados como desconhecidos.

Havia mais apêndices. A Rand Corporation — uma das firmas menos conhecidas e, não obstante, uma das mais competentes contratadas pela Fôrça Aérea — examinou os relatórios e fêz a seguinte declaração: “Nada encontramos que pudesse de modo sério controverter as simples e racionais

explicações dos vários fenômenos, em termos de balões, aeronaves convencionais, planêtas, meteoros, pedaços de papel, ilusões de óptica, mistificação, informantes psicopatológicos etc.” Mas a declaração da Rand não auxiliou muito por não ter aquela firma apresentado soluções para quaisquer dos casos dentro dos 23 por cento desconhecidos.

A Seção de Psicologia do Laboratório Aeromédico da Força Aérea examinou as observações sob o ponto de vista psicológico, declarando: “Há suficientes explicações psicológicas nas observações dos objetos não identificados para proporcionar explicações plausíveis nos casos que não podem ser de outra maneira explicados.” O laboratório informou que algumas pessoas têm “manchas à frente de seus olhos” em consequência de diminutas partículas sólidas que flutuam nos fluidos do olho e projetam sombras na retina. E a seguir informou que certas pessoas são simplesmente doidas.

Muitas pessoas que leram o Relatório Grudge interpretaram êstes dois pontos como significando que todos os observadores de UFOs ou tinham manchas em seus olhos ou eram doidos.

O Laboratório ainda demoliu o relatório estatisticamente. Quem o fez descobriu que mais de 70 por cento das pessoas que observaram UFOs os descreviam de côr clara. (Duvido dessa declaração, mas é o que a mesma dizia.) Afiançava o relatório que a falta de senso nas observações de objetos claros consistia em que qualquer objeto voando alto parecerá escuro contra a luz do céu. Por esta razão os UFOs não podiam ser reais.

Sugiro que na próxima vez em que passe sôbre sua cabeça um bombardeiro a grande altura, o sr. o observe bem. A menos que esteja pintado de côr escura, êle assim não parecerá.

O Weather Bureau dos Estados Unidos entregou um relatório extremamente compreensível sôbre todos os tipos de relâmpagos. Esta peça foi incluída no Relatório Grudge, mas continha uma nota: “Nenhum dos casos relatados parece terem sido relâmpagos”.

Havia um último apêndice que se intitulava: “Sumário do exame dos relatórios remanescentes”. O que o título significava era: temos 23 por cento de observações inexplicáveis, mas somos obrigados a explicá-las porque não acredita-

mos em discos voadores. Este apêndice contribuiu enormemente para o uso da analogia do “Obscurantismo” — a era da estagnação intelectual.

Tratava-se de peça importante, justamente a essência do relatório. Tôdas as observações haviam sido cuidadosamente examinadas, e aquelas para as quais se tinha resposta eram postas de lado. Desta maneira, as observações arroladas no “Sumário do exame dos relatórios remanescentes” deveriam ser as melhores, aquelas para as quais não havia resposta.

Foi a êste apêndice que os jornalistas se agarraram quando o Relatório Grudge lhes foi liberado. Enfeixava uma grande história. Mas quem rever as coleções dos velhos jornais, dificilmente encontrará qualquer menção ao Relatório Grudge.

Contaram-me que os jornalistas simplesmente se surpreenderam quando tentei descobrir por que o Relatório Grudge não fôra mencionado pelos jornais. Informou-me um jornalista com quem travei relações e que me supria com as últimas novidades que circulavam em Washington a respeito de discos voadores. Era um desses indivíduos que possuem a memória tão organizada como um fichário; conseguia lembrar-se de tudo a respeito de tudo. UFOs eram o seu passatempo. Lembrava-se de quando o Relatório Grudge fôra dado a público; havia mesmo conseguido obter um exemplar. Disse que o documento apenas impressionava por sua ambigüidade, raciocínio ilógico e esforço aparente para descartar-se dos relatórios de UFOs a qualquer custo. Pessoalmente, julgava que o documento fôra uma débil tentativa para produzir um “falso” relatório, repleto de informações errôneas, a fim de que a história real fôsse encoberta. Outros — disse-me êle — simplesmente não sabiam em que pensar; sentiam-se confusos.

Como exemplo da maneira pela qual muitos dos melhores relatórios do período de 1947 a 1949 eram “julgados”, tomemos a descrição de um piloto que se viu às voltas com um UFO perto de Washington, na noite de 18 de novembro de 1948.

Cêrca de 9:45, tempo local, notei uma luz que se deslocava na direção geral norte-sul, sôbre a Base Andrews. Parecia ser uma luz brilhante e contínua. Pensei que fôsse

uma aeronave com apenas um farol de aterragem aceso e me aproximei para verificar, pois desejava entrar no circuito do campo a fim de aterrar. Eu estava muito acima do tráfego para aterragem. Ao aproximar-me da luz, constatei que não era outro avião. Nesse momento, começou ela a evadir-se, por isso tentei me aproximar mais. Estabeleci o primeiro contacto a 900 metros sôbre o campo. Acendi e apaguei minhas luzes de navegação por diversas vêzes e, não obtendo resposta, aproximei-me ainda mais; a luz, porém, voou rapidamente para cima, sôbre meu avião. Tentei nova aproximação, mas ela fêz uma curva. Procurei cortar por dentro essa curva e, ao mesmo tempo, colocá-la entre mim e a Lua, mas, ainda com meus *flapes* abaixados eu não consegui interceptar-lhe a curva. Jamais consegui colocar-me na posição em que a visse contra a Lua.

Cacei esta luz para cima e para baixo cêrca de dez minutos; depois, como último recurso, aproximei-me, acendendo os faróis de aterragem. Pouco antes de o objeto descrever uma curva final, apertada, dirigindo-se para a costa, percebi que era um objeto cinza-escuro, ovalado, menor do que meu T-6. Não pude perceber se a luz estava no objeto ou se todo objeto tinha estado a brilhar.

Dois oficiais e dois subalternos corroboraram completamente o relatório do piloto. Achavam-se no pátio e tinham testemunhado o acontecimento.

O Serviço Aerológico, que fôra convocado como perito em balões, leu o relatório, tendo declarado que positivamente não se tratava de um balão. O Dr. Hynek declarou não haver explicação astronômica. Não era um outro avião e não era alucinação.

Mas o Projeto Grudge tinha uma explicação: aquilo *era* um balão. Não se explicava por que haviam de tal modo contrariado a decisão do Serviço Aerológico.

Era necessário que houvesse uma solução para cada caso.

Das 600 páginas de apêndices, discussões dos apêndices e cuidadosos estudos dos relatórios de UFOs, foi concluído que:

1. O exame dos relatórios de objetos aéreos não identificados leva à conclusão de que não constituem ameaça direta à segurança nacional dos Estados Unidos.

2. As observações de objetos aéreos não identificados são o resultado de:
- a) Forma branda de histeria em massa ou “nervos de guerra”.
 - b) Indivíduos que fabricam tais relatórios para se divertirem ou adquirirem publicidade em tórno de si próprios.
 - c) Psicopatas.
 - d) Interpretação errônea de vários objetos convencionais.

O documento recomendava que o Projeto Grudge fôsse “reduzido em suas finalidades” e que sòmente “aquêles relatórios claramente indicativos de aplicações técnicas realísticas” deveriam ser aproveitados. Havia uma nota sôbre tais recomendações, que dizia: “É evidente que estudos posteriores dentro destas normas confirmarão os resultados aqui apresentados”.

Alguém leu a nota e concordou, porque com a redação final e a aprovação do Relatório Grudge, o Projeto Grudge deixou de existir. O povo podia falar e gritar, ver discos voadores, elefantes côr-de-rosa, serpentes marinhas, ou um fantasma — o ATIC desinteressara-se.

TRABALHAM AS ROTATIVAS —
DESINTERESSA-SE A FÔRÇA AÉREA

O RELATÓRIO Grudge não se destinava à distribuição geral. Alguns exemplares haviam sido enviados à Sala de Imprensa da Fôrça Aérea no Pentágono, onde os jornalistas e escritores podiam lê-lo. Não obstante, muitos exemplares entraram em circulação. A Sala da Imprensa não era o melhor dos lugares para uma pessoa sentar-se e estudar um documento de 600 páginas. Um rápido exame era suficiente para demonstrar que o documento requeria acurado estudo, quando menos fôsse, para assimilar o que os seus autores tentavam provar. Eis a razão por que algumas dezenas de exemplares caíram no domínio geral. Sei que foram desviados e cuidadosamente estudados, porque, praticamente cada jornalista que chegava ao ATIC, ao tempo em que me desincumbi do Projeto Blue Book, possuía uma dessas brochuras.

Como a imprensa tinha perguntas a formular, relativamente aos motivos ocultos que haviam causado a liberação do Relatório Grudge, êste recebeu diminuta publicidade, enquanto os jornalistas faziam sondagens discretas. Em consequência, no princípio de 1950, quase nada se lia a respeito de discos voadores.

Evidentemente, certos elementos da Fôrça Aérea julgaram que esta calma poderia significar o desaparecimento dos UFOs, como resultado direto da dissolução do Projeto Grudge. Todos os processos do Projeto, centenas de quilos de relatórios, cartas, fotografias, esboços e outros documentos foram extraídos do arquivo sem a menor cerimônia, amarrados com um barbante e encaixotados. Suponho que muitos relatórios foram desviados como *souvenirs*, porque, um

ano mais tarde, quando exumei os processos, notei que havia falta de uma grande quantidade.

Por esta ocasião, o projeto oficial da Fôrça Aérea sôbre os UFOs sofreu um último espasmo *post-mortem*. O último maço de relatórios havia, pouco antes, sido colocado no caixote, quando o ATIC recebeu carta do Diretor de Inteligência da Fôrça Aérea. Em linguagem oficial, esta dizia: "Que foi que houve?" Não havia ordens para encerrar o o Projeto Grudge, conseqüentemente a resposta foi que êste não fôra desmantelado; as funções transferiram-se, por isso já não era qualificado um projeto "especial". Daí em diante os relatórios de UFOs seriam processados através dos setores usuais de Inteligência, juntamente com relatórios atinentes ao serviço de informações.

A fim de demonstrar boa-fé, o ATIC solicitou permissão para imprimir um novo boletim para a Fôrça Aérea. Êste foi efetivamente mimeografado e distribuído. Dizia, em essência, que o Comando da Fôrça Aérea havia instruído o ATIC para continuar a coleta e o exame dos comunicados relativos à observação de objetos aéreos não identificados; sem embargo, na maioria as observações eram tolices. O boletim salientava as conclusões do Relatório Grudge em linguagem tão depreciativa, que o leitor, ao examiná-lo, se envergonharia de comunicar uma observação. Mas, como a coroar esta emprêsa, é de supor-se que os boletins foram distribuídos somente às tropas da Mongólia Exterior, porque nunca soube de uma pessoa sequer, nos círculos militares mais chegados, que tivesse recebido um exemplar que fôsse.

Enquanto a atividade investigadora da Fôrça Aérea caía a zero, as diligências da imprensa atingiam rapidamente uma nova altura. Dezenas de pessoas procuravam descobrir histórias de discos voadores por si mesmas, tirando suas próprias conclusões.

Após todo o mês de janeiro sem novidades, a revista *True* produziu novo impacto no público leitor. Desta feita era um relato publicado no número de março de 1950, intitulado "Como os cientistas seguem os discos voadores". O artigo fôra escrito pelo homem que, na ocasião, chefiava uma equipe de cientistas da Marinha, na ultra-secreta área de produção e experiência de teleguiados — o Campo de Provas de White Sands. O autor era o Comandante R. B. McLaughlin, oficial de carreira da Marinha, formado em

Annapolis. Seu relato havia recebido a sanção militar e constituía contradição direta a tôdas as declarações oficiais dos últimos dois anos (2). Não sòmente o comandante acreditava ter provado que os UFOs existiam, como também o que eram. Eis o que escreveu na revista *True*, ao referir-se a um UFO que observara em White Sands: “Estou convencido de que se tratava de um disco voador e, mais, que os discos são aeronaves de outro planêta, operados por sêres inteligentes”.

Em diversas ocasiões, durante 1948 e 1949, McLaughlin ou seus subordinados no Campo de Provas de White Sands haviam feito boas observações de discos. A melhor ocorrera a 24 de abril de 1949, quando um grupo de engenheiros, cientistas e técnicos se aprestava para lançar um dos enormes balões *skyhooks* de 30 metros de diâmetro. Eram cêrca de 10:30 de uma clara manhã de domingo. Antes do lançamento do balão, havia sido lançado um balonete meteorológico para a sondagem dos ventos nos níveis mais baixos. Um técnico observara-o através de um teodolito — instrumento semelhante ao de um agrimensor, associado a um telescópio de 25 aumentos; um terceiro marcava o tempo com um cronógrafo, enquanto outro mais anotava numa tábua os dados obtidos. Um dos membros da equipe vinha acompanhando a trajetória do balão até perto de 3.000 metros, quando um dêles, sùbitamente, chamou a atenção dos demais, apontando para a esquerda. Todos olharam para aquela parte do céu. Lá estava o UFO. Mais tarde, um dos cientistas declarou: “A coisa não parecia grande, mas era plenamente visível. Era fácil constatar sua forma elíptica e sua côr branco-prateada”. Depois de uma fração de segundo para assimilar o que viam, um dêles virou o telescópio para enfocar o objeto, ao mesmo tempo que o cronometrista ajustava o relógio. Durante sessenta segundos acompanharam o UFO que avançava para leste. Em cêrca de cinqüenta e cinco segundos, o objeto tinha baixado de um ângulo de elevação de 45 para 25 graus, em seguida voltando a subir em velocidade espantosa, desaparecendo em poucos segundos. Os observadores não ouviram ruído algum, quando seria possível captar um murmúrio “a um quilômetro de distância”, de tal modo silencioso estava naquele dia o deserto do Novo México.

Com os cálculos feitos e os dados obtidos, McLaughlin e sua equipe concluíram que o UFO tinha percorrido 4 graus

por segundo. Durante o tempo em que estêve sob observação, passara à frente de uma cadeia de montanhas. Usando o acidente geográfico como referência, calcularam que o tamanho do UFO seria de 12 metros de espessura por 30 de comprimento; sua altitude fôra de cem quilômetros quando pela primeira vez avistado, correndo 11,2 quilômetros por segundo (40.000 kph. Velocidade de escape. A. S.).

Esta não foi a única vez em que os cientistas de White Sands viram um UFO. Em 5 de abril de 1948, outro grupo havia observado um dêsses objetos durante alguns minutos, enquanto passava riscando o espaço com violentas manobras. Apresentava a forma discoidal e media aproximadamente $1/5$ do tamanho da lua cheia.

Em outra oportunidade, a tripulação de um C-47 que seguia um balão *skyhook* viu dois UFOs "caírem" do céu, logo acima do horizonte, circular o balão que voava pouco abaixo de 30.000 metros e partir rapidamente. Ao ser recuperado, o balão estava rasgado.

Eu conhecia os dois pilotos do C-47; ambos agora acreditam em discos voadores. E não estão sós; também os elementos da Divisão Aeronáutica da "General Mills" que soltam e seguem balões *skyhooks* acreditam. Todos êstes cientistas e engenheiros viram UFOs, os quais não eram seus balões. De uma feita, quase fui expulso dos escritórios daquela firma, numa manhã durante uma tempestade de neve, em Minneapolis, por ter sugerido que os UFOs poderiam ser seus próprios balões. Mas esta passagem será relatada em outros períodos da história dos UFOs.

Não sei o que teriam visto. Suas observações despertaram grande interêsse em virtude da capacidade técnica e científica dos observadores.

Quanto a McLaughlin e sua equipe, tem havido dúvidas sôbre a exatidão relativamente à velocidade e altitude encontradas através do teodolito. Todavia, estas dúvidas pouco significam. Mesmo que o grupo tivesse cometido êrro com um fator de 100 por cento, as velocidades e altitudes seriam extraordinários. Além disso, observaram o UFO através de um telescópio de 25 aumentos, tendo jurado que o objeto era oval e achatado. Balões, pássaros e aviões não são achatados nem ovalados.

O astrofísico Dr. Donald Menzel, num livro intitulado *Flying Saucers*, diz que a equipe de McLaughlin viu a imagem refratada de seu próprio balão, causada por fenômeno atmosférico. Talvez o Dr. Menzel esteja certo, mas os homens da "General Mills" não concordam, baseados na experiência de muitos anos de pesquisas atmosféricas, e no conhecimento dos truques e ilusões que tais pesquisas acarretam.

Quando em março a revista *True* publicou o relato de McLaughlin explicando como os cientistas de White Sands haviam seguido e marcado a trajetória de um objeto voador não identificado, foi como se ela mexesse em casa de marimbondos. O artigo de Donald Keyhoe em janeiro, também veiculado pela mesma revista, convertera muita gente à crença na existência dos UFOs; mas restavam ainda alguns hereges. O fato de que cientistas contratados pelo Governo haviam visto um UFO e sua admissão pública da observação, convertera grande parte destes hereges. Aumentava o número de pessoas que passaram a crer nos discos voadores.

A Marinha de Guerra não comentara as observações, mas pronunciou-se a respeito de McLaughlin. Aparentemente, muitos meses antes, por sugestão de um grupo de cientistas de White Sands, havia emitido um relatório minucioso, enviando-o a Washington. O documento não continha opiniões pessoais, apenas fatos. O que em Washington se discutira relativamente ao depoimento de McLaughlin havia sido telegrafado a White Sands; eis o que dizia: "Que espécie de bebida vocês usam por aí?" Resposta muito inteligente — vinda de um almirante do programa de teleguiados da Marinha.

Ao tempo em que o relato foi publicado, McLaughlin já não trabalhava mais em White Sands; encontrava-se a bordo do destróier *Bristol*. Talvez tivesse respondido ao telegrama do almirante.

A Força Aérea nada comentou sobre a história de McLaughlin. O pessoal do ATIC apenas encolhia os ombros e sorria, ao caminhar entre as ruínas do Projeto Grudge e a "processar os relatórios de UFOs através dos canais normais de Inteligência".

No princípio de 1950, os UFOs mudaram-se para o México, enchendo os jornais de descrições. Os turistas que regressavam traziam muito mais histórias de discos voadores

do que bolsas legítimas de couro feitas a mão. O *Time* relatou que os batedores de carteira enriqueciam quando a multidão se punha a contemplar os céus ao aparecimento de um *platillo*. O Departamento Nacional da Defesa do México informou que tinha conhecimento de algumas boas observações, mas que as histórias acêrca de discos voadores que haviam caído naquele país eram inverídicas.

No dia 8 de março, uma das melhores observações de UFOs em 1950, ocorreu exatamente sôbre o ATIC.

Cêrca de dez horas da manhã, um avião de passageiros da TWA aproximava-se para aterrar no Aeroporto Municipal de Dayton. Quando o avião circulava, os pilotos avistaram uma luz brilhante pairando ao longe, na direção sudeste. O comandante chamou os operadores da tôrre e comunicou-lhes o que via, mas êstes, enquanto o comandante lhes fazia a comunicação, disseram estar observando também o objeto; já haviam entrado em comunicação com o gabinete da Guarda Aérea Nacional de Ohio, localizado no próprio aeroporto, e, enquanto os operadores estavam falando, um pilôto da Guarda Nacional corria para um F-51 com pára-quadras, capacete e máscara de oxigênio.

Eu conhecia o pilôto, que mais tarde declarou: “Desejava saber, uma vez por tôdas, a que se referiam êstes relatórios loucos sôbre discos voadores”.

Enquanto se procedia ao aquecimento do F-51, os operadores da tôrre chamaram o ATIC para comunicar a observação e qual a direção que deveria olhar para avistá-lo. O pessoal do ATIC correu para fora e lá estava o UFO — uma luz extremamente brilhante, muito mais brilhante e maior que uma estrêla. Fôsse o que fôsse, estava muito alto, porque de vez em quando era obscurecido pela passagem de nuvens grossas e esparsas. Enquanto o grupo ao ar livre o observava, um dos elementos se dirigiu apressadamente para o laboratório de radar no Campo Wright, a fim de ver se alguém operava no momento o aparelho. O laboratório não estava com o radar ligado, mas isso poderia ser feito num instante. Deveria pesquisar o sudeste do campo, ao mesmo tempo em que o ATIC mandaria alguém até o local. No instante em que o pessoal do ATIC lá chegou, o radar do laboratório já se achava operando e exibia um alvo na mesma posição da luz em observação. O radar tam-

bém mostrava o F-51 que havia decolado de Wright-Paterson, e o outro F-51 da Guarda Nacional. Os pilotos de ambos os aviões podiam ver o UFO e rumavam para êle. O sargento operador do radar chamou os dois pilotos pelo rádio, falando-lhes em freqüência comum e dirigindo-os em direção ao alvo. Enquanto subiam, os pilotos mantinham contacto verbal, de modo que o sargento pudesse verificar que ambos se dirigiam ao mesmo objetivo. Durante vários minutos, os pilotos puderam ver claramente o UFO, mas a cinco mil metros entraram nas nuvens e perderam o objeto de vista. Tomaram então uma decisão rápida. Desde que o radar indicava que apenas se aproximavam do alvo, decidiram separar-se a fim de evitar colisão dentro das nuvens. Passaram a voar por instrumentos, e dentro de poucos segundos penetraram as nuvens. O vôo tornou-se pior do que haviam previsto; a nuvem era espessa e os aviões estavam recebendo carga de gêlo com muita rapidez. Um F-51 está muito longe de ser um bom avião para voar dentro de nuvens, mas ainda assim os pilotos continuaram firmes até o aviso do radar de que achavam nas proximidades do alvo, ou mesmo quase "no alvo". Os pilotos mantiveram outra rápida conferência e decidiram que, em virtude das condições atmosféricas tão más, podiam chocar-se contra o objeto antes de avistá-lo. Assim, tomaram uma decisão prudente: baixaram o nariz de seus aviões e mergulharam para onde houvesse visibilidade. Daí por diante o vôo se desenvolveu em círculos, mas as nuvens não passavam. Dentro de poucos minutos, o sargento do radar informou que o alvo desaparecia rapidamente. Os F-51 regressaram e aterraram.

Quando o alvo começou a desaparecer da tela do radar, algumas pessoas foram observar visualmente o UFO, mas êste se achava obscurecido pelas nuvens, que permaneceram por uma hora. Quando, finalmente, estas dissiparam o UFO também já havia desaparecido.

Na tarde dêsse dia houve uma reunião no ATIC. Entre os presentes encontrava-se Roy James, especialista do ATIC em eletrônica e perito em UFOs que aparecem nas telas de radar. Roy estava no laboratório por ocasião da observação e também viu o UFO. Os dois pilotos dos F-51 e o sargento que havia operado o radar não se encontravam na reunião. Os registros demonstram que nesta reunião chegou-se a uma decisão unânime quanto à identidade do objeto. Era Vênus.

A luz brilhante era Vênus, porque êste planêta, no decorrer da manhã de 8 de março de 1950, se localizava a sudeste do campo. A imagem no radar havia sido causada pelas nuvens carregadas de gêlo que os pilotos haviam encontrado. Nuvens carregadas de gêlo podem causar imagens na tela do radar. O grupo de especialistas de Inteligência decidiu que isto fôra provado pelo fato de que, ao se aproximarem os F-51 do centro de uma nuvem, sua imagem no radar parecia aproximar-se do alvo. Os pilotos estiveram perto do UFO e perto do gêlo, por conseguinte o UFO deveria ser gêlo. E o caso foi encerrado.

Eu havia lido o relatório desta observação, mas não lhe prestara muita atenção, porque o caso tinha sido “solucionado”. Um dia, porém, quase dois anos mais tarde, recebi um telefonema em meu escritório, no Projeto Blue Book. Era o sargento que havia operado o radar no laboratório. Recentemente, tivera notícias de que a Fôrça Aérea estava a investigar novamente, com seriedade, os UFOs e, portanto, desejava conhecer os resultados do caso de Dayton. O sargento veio ao ATIC, leu o relatório, discordando violentamente do que êste dizia e da solução encontrada. Disse que vinha operando aparelhos de radar desde antes da Segunda Guerra Mundial; trabalhava nos testes operacionais dos primeiros aparelhos de radar de micro-onda, para alarme, desenvolvidos anteriormente por um grupo chefiado pelo Dr. Luís Alvarez. Declarou que o que havia observado na tela do radar não era nuvem de gêlo; era algum tipo de aeronave. Já havia visto todos os tipos concebíveis de “alvos atmosféricos” no radar, como tempestades, nuvens carregadas de gêlo, imagens causadas por inversão de temperatura, e o resto. Todos êstes alvos tinham características semelhantes — sem contornos definidos e variavam de intensidade. No caso, todavia, a imagem era um retôrno bom e consistente, convencendo-o de que se tratava de um objeto sólido.

Além disso, quando o alvo principiou a esmaecer na tela, havia êle aumentado a inclinação da antena, recuperando-o, o que indicava que o que quer que fôsse, o objeto estava em ascensão. E comentou com cerimônia que nuvens carregadas de gêlo não sobem.

Do mesmo modo, um dos pilotos discordou da análise do ATIC. O que havia chefiado a esquadrilha de dois aviões declarou-me que o que havia visto não era o planêta Vênus.

Enquanto êle e seu companheiro estavam subindo, e antes que as nuvens o obscurecessem, haviam tido a oportunidade de efetuar uma boa observação. Notaram que o UFO se tornava maior e mais nítido a cada instante. À medida que subiam, a luz tomava forma definida: era positivamente redonda. Se fôsse Vênus teria sido avistado no mesmo ponto do firmamento no dia seguinte, o que não mais ocorrera, segundo o próprio piloto. O ATIC não menciona êste por menor.

Lembro-me de ter indagado do piloto uma segunda vez com o que se parecia o UFO, ao que respondeu: “enorme e metálico” — sombras, evidentemente, do Caso Mantell.

O Caso de Dayton não obteve grande divulgação pela imprensa, porquanto, oficialmente, não era um desconhecido e nada há de importante ou misterioso em nuvens carregadas de gelo ou Vênus. Todavia, relatórios de UFOs nos jornais se publicaram.

Uma história amplamente divulgada se referia à observação ocorrida num destacamento naval da Marinha em Dallas, Texas. Pouco antes do meio-dia, a 16 de março, o suboficial Charles Lewis viu um UFO em forma de disco chegar a grande velocidade e passar perto de um B-36 que voava a grande altitude. Primeiramente, Lewis havia observado o UFO chegando do norte, mais baixo do que o B-36; depois viu que o objeto manobrou em direção ao grande bombardeiro que se aproximava. Pairou sob o B-36 por um instante, prosseguindo, a seguir, em grande velocidade, até desaparecer. Quando a imprensa indagou sôbre êste caso, o Capitão M. A. Nation, comandante do destacamento aeronaval, apoiou seu suboficial e acrescentou que os operadores da torre da base lhe haviam comunicado ter visto um UFO cêrca de dez dias antes.

Êste caso não teve maiores conseqüências, dado que logo no dia seguinte, cêrca de 270 quilômetros a noroeste de Albuquerque, o céu foi literalmente invadido por UFOs. Todos os principais jornais publicaram a história. Aparentemente, os objetos haviam se congregado, vindo de tôdas as partes da região durante dois dias, eis que diversas pessoas puderam informar tê-los visto nos dias 15 e 16 de março. Mas foi o dia 17 o grande dia. Todos os discos voadores, do lado da estrêla Polar, devem ter marcado encontro sôbre Farmington, porque naquele dia a maioria dos 3.600 habitantes

da cidade viu a massa de UFOs sobrevoá-la. As primeiras observações foram feitas às 10:15; depois, durante uma hora, o ar estêve repleto de discos voadores. As estimativas do número variavam de sóbrios 500 até “milhares”. Na maioria, os observadores declararam que eram em forma de discos, deslocando-se a velocidades quase incríveis, e não pareciam ter linha de vôo preestabelecida. Saltavam para cá e para lá, parecendo evitar colisões apenas por polegadas. Era certo não se tratar de alucinação, contando-se entre os observadores o prefeito, os componentes do jornal local, ex-pilotos, patrulhas rodoviárias, a maioria das pessoas que compõe uma comunidade de 3.600 almas. Entrevistei várias dessas pessoas que na ocasião se encontravam em Farmington e presenciaram o atualmente famoso desfile de UFOs do dia de São Patrício, em 1950. Ouvi dezenas de explicações, tais como algodão flutuando no ar, tocado pelo vento, insetos cujas asas refletiam a luz solar, mistificação para dar importância a Farmington e, finalmente, reais indiscutíveis discos voadores. Jamais qualquer explicação foi publicada; todavia, se alguma explicação houver, a última deverá ser a melhor. Sob certas condições de frio extremo, provavelmente a muitos graus abaixo de zero, o saco plástico de um balão *skyhook* ficará rijo e quebradiço, tomando as características de uma enorme lâmpada. Se uma súbita rajada de vento ou algum outro distúrbio perturbar o balão, êste se partirá em mil pedaços. Êstes pedacinhos de plástico flutuam para baixo, vagarosamente, ao mesmo tempo em que são levados pelos ventos. Dessa maneira poderiam parecer milhares de discos.

No dia de São Patrício, um balão *skyhook* que havia sido lançado da Base de Holloman, adjacente ao Campo de Provas de White Sands, explodiu nas proximidades de Farmington, e a 20.000 metros estava suficientemente frio para tornar o balão quebradiço. Na verdade, o povo de Farmington jamais encontrou pedacinhos de plástico, mas são êles praticamente tão leves quanto plumas e podem ter sido arrastados pelo vento muito além da cidade (3).

No dia seguinte, 18 de março, a Fôrça Aérea, espicaçada pela imprensa, encolheu os ombros e declarou: “Nada há”, não tinha explicações a fornecer.

A revista *True* voltou ao tema pela terceira vez, quando, em seu número de abril, o qual foi publicado durante o final de março de 1950, trazia uma série de fotografias de

UFOs. Oferecia sete como prova da existência desses objetos. Não era necessário que nenhum perito as interpretasse, para verificar-se desde logo sua origem duvidosa. Não obstante, a coleção de fotografias acrescentou combustível à grande fogueira. O povo americano era todo pró-disco. Para os que não acreditavam nos UFOs, a Força Aérea estava excessivamente discreta.

O assunto adquiriu novo interesse na noite de 26 de março, quando um famoso comentarista declarou que os UFOs eram da Rússia.

Na noite seguinte, Henry J. Taylor, irradiando de Dallas, Texas, disse que os UFOs pertenciam aos EE. UU. Não podia dizer tudo quanto sabia, mas afirmava que um disco voador fôra encontrado numa praia perto de Galveston, Texas, ostentando as insígnias da Força Aérea americana.

Duas noites após, uma estação de televisão de Los Angeles interrompeu um programa regular para anunciar notícia extraordinária; mais tarde, disse o anunciador, seriam apresentadas as primeiras fotografias do disco voador militar. As fotografias revelaram tratar-se de aeronave experimental da Segunda Guerra Mundial, pertencente à Marinha e que jamais voou, o X-F-5-U.

Agora, a confusão invadia tôdas as camadas da opinião pública, e a expressão “disco voador” passou a ser usada por todos os repórteres comentaristas de rádio e de TV, comediantes e os homens da rua. Certos comentários não eram lisonjeiros, mas, de acordo com o Teorema n.º 1 de publicidade: “Não têm importância o que se diz, desde que o nome seja corretamente grafado”.

Em princípio de abril, a publicação altamente conceituada pelo público, *U. S. News and World Report*, manifestou-se. Os UFOs — dizia — eram da Marinha de Guerra, e novamente o velho não-voador X-F-5-U voltou aos comentários.

Os acontecimentos reverteram ao curso normal quando Edward R. Murrow fez do assunto um de seus comentários de TV. Levou o público americano em excursão pelos Estados Unidos, falou com Kenneth Arnold, que dera fama aos UFOs, e conseguiu a história da morte do Capitão Mantell, através de um repórter “que estava lá”. Entre relatórios de observações, havia opiniões pró e contra de altas patentes militares de Washington, cientistas e homens da rua.

Até mesmo o sóbrio *New York Times*, que até então permanecera fora da controvérsia, alterou sua atitude e divulgou um editorial intitulado: “Discos voadores — são ou não são?”

Tôda esta atividade pouco contribuiu para afastar os militares de seu dogma. Admitiam que a investigação não havia sido paralisada. “Quaisquer relatórios substanciais de qualquer fenômeno aéreo incomum seriam processados através dos canais normais da Inteligência”, declararam à imprensa.

Desde 4 de julho de 1947, dez dias após a primeira observação de um disco voador, pilotos de linha aérea tinham informado ter visto UFOs. As informações, entretanto, não eram freqüentes, talvez uma de meses em meses. Os relatórios eram enviados ao ATIC, mas não recebiam a devida atenção. Em certos casos havia alguma investigação, mas com indiferença.

As informações também eram dirigidas aos jornais, quando então recebiam atenção muito maior. Os relatórios eram examinados e as histórias rigorosamente investigadas. Quando as tripulações de aviões comerciais começaram a enviar informações sucessivas, tornou-se difícil acreditar na velha rotina de “mistificações, alucinações e falsas interpretações de objetos conhecidos”. Em abril, maio e junho de 1950, havia acima de trinta e cinco boas informações vindas de tripulações de aviões comerciais.

Uma destas, provinha de uma tripulação da Chicago & Southern, que voava em um DC-3 de Memphis para Little Rock, Arkansas, na noite de 31 de março. Era uma noite excepcionalmente clara, sem nuvens ou bruma, noite excelente para voar. Exatamente às 21:29, pelo relógio de bordo, Jack Adams, o piloto, observou uma luz branca à esquerda. O co-piloto, G. W. Anderson, examinava o mapa naquele momento, mas percebeu o comandante inclinar-se para a frente e olhar através do pára-brisa, e fez o mesmo. Avisou a luz justamente no instante em que o comandante indagou: “Que é aquilo?”

A resposta do co-piloto foi clássica: “Não! Não vá dizer que é uma daquelas coisas”.

Ambos, recentemente, se haviam manifestado a respeito de discos voadores, e as suas opiniões nada tinham de lisonjeiras.

Estavam ainda a observar o UFO, quando êste passou cruzando a linha de vôo do DC-3, o que lhes proporcionou uma boa visão do objeto. Tanto o comandante como o co-pilôto não podiam descrever de modo positivo a sua forma porque o UFO era “sombreado”, mas atribuíram-lhe o formato de disco em virtude de suas oito ou dez vigias, cada qual filtrando forte luz branco-azulada. A lua parecia irradiar-se do centro daquilo que viam. Havia, ainda, em seu tôpo, uma luz branca, pisca-pisca, fato que a muitos pareceu ligar-se a um outro simples avião de passageiros. Esta idéia, contudo, foi afastada quando anunciou-se que inexistiam outras aeronaves na região. Ao ser interrogada sôbre tal possibilidade, a tripulação do DC-3 foi positiva em sua resposta. Se tivesse sido um outro avião, poderiam ter lido seu número, visto os passageiros e, praticamente, esmurrar o pilôto por ter-se aproximado tanto.

Cêrca de um mês mais tarde, sôbre a parte norte de Indiana, a TWA proporcionou aos passageiros de um de seus DC-3 a observação de um UFO que se assemelhava a “uma grande gôta de metal em fusão”.

A solução oficial para êste caso foi a de que se tratava de luz de um dos muitos alto fornos do norte do Estado, refletida na camada de bruma. Talvez fôsse, mas os pilotos afirmaram o contrário.

Dois anos mais tarde, houve observações semelhantes na Coréia do Norte e o Comando de Bombardeio da FEAF havia provocado a eliminação de grande parte dos altos fornos dessa região asiática.

As observações de pilotos de linha aérea sempre me interessaram tanto quanto outros tipos de observações. De modo geral, os pilotos devem ser, necessariamente, observadores de competência, porque passam grande parte de suas vidas olhando para o céu. Olham, e uma das primeiras lições que recebem os cadetes é a de manter a cabeça sôbre um “pino”; em outras palavras, devem estar constantemente a observar o céu ao seu redor. De todos os pilotos, os de linha aérea são a nata dêste grupo de bons observadores. Possivelmente, algum segundo-tenente recém-saído da escola de vôo poderia confundir-se com alguma formação incomum de luzes terrestres, um meteoro ou uma estrêla, mas pilotos de linha aérea têm voado milhares de horas (senão não estariam sentados

no comando das aeronaves), e estão habituados a uma porção de observações incomuns.

Uma tarde, em fevereiro de 1953, tive a oportunidade de enriquecer meus estudos de observações através de pilotos de linha aérea. Eu tinha passado algum tempo no Quartel-General do Comando da Defesa Aérea em Colorado Springs, e regressava para leste a bordo de um DC-6 da United Airlines. Naquela tarde não havia muitos passageiros no avião, mas, como de costume, o comandante abandonou por alguns momentos a cabina para vir conversar com os passageiros. Ao chegar perto de onde eu me sentava, sentou-se também. Conversamos por alguns minutos, depois do que lhe perguntei o que sabia sobre discos voadores. O comandante sorriu e disse que dezenas de pessoas semanalmente lhe faziam a mesma pergunta. Todavia, quando lhe contei quem eu era e por que estava interessado, mudou de atitude. Disse que nunca tinha visto um UFO, mas conhecia muitos pilotos da United que já tinham tido essa experiência. Disse-me que um de seus colegas observara um desses objetos anos atrás. Havia relatado o fenômeno, mas da mesma forma que aos outros, não lhe haviam dado atenção. Ainda assim, êle se convencera de ter visto algo incomum, e chegara a adquirir uma *Leika* com lentes de aproximação de 105 mm, aprendera a manuseá-la e agora a levava religiosamente, em todos os seus vôos.

Houve um grande vazio em nossa conversa quando o comandante me perguntou: “Quer mesmo uma opinião a respeito de discos voadores?”

Respondi afirmativamente.

Lembro-me de tê-lo ouvido dizer: “O. K. Quanto tempo permanecerá no aeroporto em Chicago?”

Minha permanência no aeroporto seria de duas horas.

“Muito bem” — disse-me êle — “logo que chegarmos a Chicago nos encontraremos no Caffarello, do outro lado da rua do prédio da estação terminal. Verei quem poderei trazer.”

Agradei-lhe e êle voltou para a cabina de comando.

Permaneci no bar do Caffarello perto de uma hora. Estava quase decidido a voltar ao aeroporto e lá aguardar meu avião para Dayton, quando o comandante e três outros pilotos chegaram. Instalamo-nos em uma grande sala re-

servada, porque o comandante havia telefonado a mais três que não voavam naquele dia e prometeram ir até lá. Não me lembro de nenhum dos nomes dos pilotos por não ter feito qualquer tentativa com essa finalidade. Estávamos apenas numa reunião de informação e não em inquérito oficial. Não obstante fiquei inteirado do que os pilotos de linha aérea pensam a respeito dos UFOs.

Primeiramente, êles não fizeram segredo do que pensavam da Fôrça Aérea e sua investigação do fenômeno. Um dêles, mais explicitamente, disse: "Se eu visse um disco voador voando encostado à asa de meu avião, e visse ainda, pequeninos sêres dando adeus, mesmo que todos os meus passageiros vissem a mesma coisa, eu não faria qualquer relatório à Fôrça Aérea."

Um outro interrompeu: "Lembra-se do que Jack Adams disse ter visto perto de Memphis?"

Respondi que sim.

"Êle enviou relatório à Fôrça Aérea, e um indivíduo vermelho e irascível o encontrou em sua viagem seguinte a Memphis. Falou com Adams durante alguns minutos e disse-lhe que êle havia visto um meteoro. Adams sentiu-se como um tolo. Conheço Jack Adams muito bem; é um dos aviadores mais equilibrados que conheço. Se êle declarou ter visto alguma coisa com vigias iluminadas, é claro que êle viu isso mesmo e não um meteoro."

Embora não me lembre dos nomes dos pilotos, jamais me esqueci de seus comentários. Não apreciavam a maneira pela qual a Fôrça Aérea tinha encarado as observações, e eu era o "Sr. Disco Voador" da Fôrça Aérea. Logo que um pilôto me arrasava, o seguinte apanhava-me e fazia o mesmo. Ora, eu não podia me queixar. Havia provocado a situação. Penso que êste grupo de sete pilotos representava a maioria do pensamento dos pilotos de linha aérea. Não eram amantes do espaço de "olhos arregalados", mas tanto êles como seus colegas haviam visto algum fenômeno que não constituía alucinações, histeria em massa, balões ou meteoros.

Três dos pilotos reunidos no bar do Caffarello tinham visto UFOs ou, para usar sua própria terminologia, tinham visto qualquer coisa que não podiam identificar como objetos conhecidos. Dois dêstes homens viram luzes estranhas seguindo de perto seus aviões durante a noite. Ambos con-

sultaram por mais de uma vez o CAA, tomando ciência de que nenhuma outra aeronave tinha estado na área em que voavam. Ambos admitiram, todavia, que não observaram o suficiente para classificar o que tinham visto como um bom caso de UFO. Mas o terceiro piloto tinha um bom caso a relatar. Se me lembro corretamente, êle voava para a TWA. Um dia, em março de 1952, êle, seu co-piloto e uma terceira pessoa, possivelmente um outro membro da tripulação, estavam voando em um C-54 de carga, de Chicago para Kansas City. Mais ou menos às 2:30, falava pelo rádio com a estação do CAA em Kirksville, Misúri, voando a 150 metros sôbre o tópo de uma camada espessa de nuvens. Enquanto falava, olhou para seu motor 2 que estava vazando um pouco de óleo. Diretamente em alinhamento com o motor, poucos graus acima, viu um objeto prateado em forma de disco. O objeto encontrava-se muito distante para que a observação fôsse melhor, porém ainda assim pôde ver nitidamente a sua forma.

O UFO manteve sua posição com o C-54 durante cinco ou seis minutos, quando o piloto decidiu efetuar uma investigação local por sua própria conta. Iniciou uma curva gradual em direção ao objeto, e durante trinta segundos viu que estava se aproximando; o UFO então começou a fazer curva para a esquerda. Aparentemente, o objeto tinha diminuído sua marcha, porque o comandante percebeu que se aproximava do objetivo.

A esta altura, o co-piloto estava certo de que se tratava de um balão; parecia que o UFO estava a descrever uma curva. O piloto concordou a meio caminho, e levando em conta que a companhia não lhes pagava para interceptar balões, retificou a linha de vôo para Kansas City. Tinham voado apenas alguns minutos mais, com a "coisa" ainda à esquerda do avião. Se fôsse um balão, deveria ter ficado para trás; se efetuassem curva de 45 graus para a direita, o "balão" não poderia permanecer ao longo da asa esquerda; deveria ficar muito para trás. Assim, pois, fizeram uma curva de 45 graus para a direita e, embora o "balão" ficasse um pouco para trás, não ficou à distância suficiente para ser considerado apenas um balão. O objeto parecia ter aumentado a velocidade a fim de tentar seguir o avião na mesma posição relativa em que se achava, isto é, fazendo curva maior pela direita. O piloto continuou a curva até comple-

tar um círculo apertado de 360 graus, tendo o UFO seguido a manobra, sempre a distância. Os tripulantes não podiam estimar a velocidade do objeto estranho por desconhcerem a que distância do avião este se achava, mas para seguir um C-54, sempre na mesma posição relativa, do lado de fora de um círculo de 360 graus, precisaria ser um objeto de grande velocidade.

Tal fato eliminou a idéia de que pudesse ser um balão. Depois da curva de 360 graus, o UFO pareceu perder gradualmente a altitude, porque se localizava abaixo do nível das asas. O comandante decidiu observar melhor. Imprimiu maior potência aos quatro motores, subiu algumas centenas de metros e dirigiu-se novamente para o UFO. Manobrou o C-54 num mergulho raso em direção ao objeto. Este pareceu perder altitude com a aproximação do avião e “afundou” no tpo de uma camada de nuvens. Logo que o C-54 passou sobre o local em que o UFO desaparecera, a tripulação o viu surgir das nuvens, ao longo da asa direita, e subir tão rapidamente que dentro de poucos segundos perdia-se de vista.

O comandante e o co-piloto desejavam permanecer um pouco mais no local, mas o motor 2 começava a dar mostras de irregularidade pouco depois de o comandante ter usado maior potência, e portanto julgaram melhor seguir para Kansas City.

Perdi meu avião para Dayton, mas ouvi um bom relato.

Que tinham visto os dois pilotos e seu passageiro? Examinei a questão por vários ângulos naquela tarde. Não tinha sido um balão. Não se tratava de outro avião, porque o piloto havia chamado a Rádio de Kirksville e indagado se havia aviões nas proximidades. Possivelmente, teria sido um reflexo de alguma espécie, exceto que quando a coisa “afundou” nas nuvens, o piloto viu que esta aparentava ser sólida e não desaparecera simplesmente como seria o caso de um reflexo. Depois, havia a súbita aparição à direita do avião. Tipos de acontecimentos como estes não podem ser explicados.

Que pensavam os pilotos? Três estavam convencidos de que se tratava de nave interplanetária; um acreditava ter sido alguma “arma secreta” dos Estados Unidos; e três apenas sacudiram a cabeça, como o fiz também. Todos estávamos

de acôrdo em um ponto: êste pilôto havia visto qualquer coisa e esta qualquer coisa era singularíssima.

A reunião encerrou-se às 21:00 horas. Eu havia obtido a opinião sincera e pessoal de sete comandantes de linhas aéreas, e as opiniões de mais de cinquenta pilotos de companhias de aviação haviam sido citadas. Fiquei sabendo que os UFOs são constantemente discutidos e que muitos pilotos encaram as observações com seriedade. Fiquei também sabendo que alguns acreditam tratar-se de máquinas interplanetárias, outros que são armas americanas, e muitos apenas nada sabem. Mas pouquíssimos são os que ridicularizam as boas observações.

Em maio de 1950, o assunto dos discos voadores havia atingido um novo clímax.

A Fôrça Aérea não tomou partido; mostrou-se apenas indiferente. Não houve tentativa para investigar e explicar várias observações. Talvez pelo receio de que a resposta fôsse de novo — “desconhecido”. Ou talvez porque os poucos oficiais nas posições-chave supunham que as “águias” e “estrêlas” em seus ombros os tornassem líderes de todos os homens. Se não acreditassem em discos voadores e proclamassem sua descrença, o efeito seria igual ao de acalmar o tempestuoso Mar da Galiléia. “É um punhado de insensatez”, declarou um coronel da Fôrça Aérea que controlava a investigação dos UFOs. “Não existe tal coisa chamada disco voador”. E continuou, dizendo que tôdas as pessoas que viam discos voadores eram mistificadoras, loucas ou procuravam publicidade. Aos pilotos de linhas aéreas que os tinham observado, fêz a seguinte concessão: “O que êles pensam que sejam naves do espaço são reflexos no pára-brisa”.

Esta era a maneira imparcial de processar os relatórios de UFOs através dos canais competentes da Inteligência.

Mas o público dos Estados Unidos, evidentemente, tinha mais fé nos cientistas “loucos” que vinham gastando milhões de dólares dos cofres públicos no Campo de Provas de White Sands, nos pilotos militares “loucos por publicidade” e nos “velhos e cansados” pilotos de linhas aéreas, porque numa sondagem pública em tôda a nação verificou-se que apenas 6 por cento de um país de 150.697.361 habitantes concordavam com as palavras do coronel: “Tais coisas não existem”.

Noventa e quatro por cento tinham idéias diferentes.

CAPÍTULO VII

O PENTÁGONO ENFURECE-SE

EM 25 de junho de 1950, os exércitos da Coréia do Norte cruzaram o paralelo 38 e estalou-se a guerra. Os UFOs deixaram de ser notícia importante. Mas quem quer que haja dito “Longe dos olhos longe da lembrança”, não contavam com UFOs.

No dia 8 de setembro de 1950, voltaram êles ao noticiário. Revelou-se que naquela data, através de um livro intitulado *Behind the Flying Saucers*, cientistas do Governo haviam capturado e analisado três diferentes modelos de discos voadores. Êstes discos eram tão fantásticos quanto o livro; fabricados de um extraordinário material desconhecido e tripulados por pequeninos sêres uniformizados de azul, os quais se alimentavam de comidas concentradas e bebiam água pesada. O autor, Frank Scully, obtivera a história diretamente de um milionário do petróleo, Silas Newton. Newton, por sua vez, a tinha ouvido de seu empregado, um misterioso “Dr. G.”, justamente um dos cientistas do Governo que auxiliara a analisar os discos caídos.

A história ganhou o noticiário, Newton e o “Dr. G.” fama, e Scully ganhou dinheiro.

Pouco mais de dois anos depois, Newton e o homem alegramente chamado “Dr. G.” voltaram ao noticiário. O promotor público de Denver investigara seus negócios em petróleo, verificando que os poços que ambos tentavam explorar não continham nada. De acôrdo com a revista *Saturday Review* de 6 de dezembro de 1952, o promotor público acusou-os de um estelionato de 50.000 dólares. Um dos supostos aparelhos eletrônicos no valor de 800.000 dólares para a

exploração do petróleo, revelou ser uma peça de ferro velho, das sobras de guerra, no valor de 4 dólares.

Um outro livro apareceu no outono de 1950, quando Donald Keyhoe expandiu sua anterior história sôbre os UFOs, que havia inicialmente aparecido no número de janeiro de 1950 da revista *True*. Em comparação ao livro de Scully, o de Keyhoe não era tão surpreendente, mas ainda assim convenceu a muitos. Keyhoe havia baseado suas conjecturas em fatos, e seus fatos eram corretos, embora as conjecturas não o fôsem.

Nem os avanços e retiradas das tropas das Nações Unidas na Coréia, nem os dois livros sôbre discos voadores pareciam surtir efeito sôbre o número de relatórios de observações de UFOs registrados no ATIC. Pela contagem oficial, setenta e sete relatórios chegaram na primeira metade de 1950, e setenta e cinco na segunda. A atual contagem poderia ser maior, porque em 1950 as observações eram por demais comuns e imagino que alguns casos foram arquivados na cesta de papéis usados.

Logo no início de janeiro de 1951, fui chamado para o serviço ativo e designado para o Air Technical Intelligence Center. Minha permanência no ATIC era de apenas oito horas e meia quando, pela primeira vez, a expressão “disco voador” foi oficialmente proferida. Eu jamais havia prestado atenção às observações de discos voadores, mas havia lido alguns relatórios — especialmente aqueles enviados por pilotos. Eu havia voado cêrca de 2.000 horas e observado muitas coisas incomuns durante os vôos, mas sempre pudera explicar a mim mesmo, dentro de alguns segundos, o que vira. Estava convencido de que, se um pilôto ou qualquer outro membro da tripulação dizia ter visto algo que não podia identificar, êle queria dizer exatamente isso, isto é, não se tratava de alucinação. Mas eu não estava convencido de que os discos voadores fôsem aeronaves.

Meu interêsse no assunto cresceu rapidamente quando fiquei ciente de que o ATIC era o órgão oficial responsável pelo estudo dos UFOs. E fiquei realmente impressionado quando descobri que os elementos que usavam quatro meses no meio das quais eu me achava, eram os encarregados do estudo geral da matéria. De sorte que, em meu

segundo dia no ATIC, ao ouvir as palavras “relatórios de discos voadores” proferidas aqui e ali, e notando um grupo que se reunia ao redor da mesa do chefe da comissão, esforcei-me ao máximo para ouvir o que diziam. Parecia ser algo importante, embora na maioria rissem. Lembro-me de ter pensado tratar-se de comunicados relacionados a alucinações ou mistificações, mas consegui entender o que um dos do grupo dizia a outro.

Na noite anterior, um DC-3 da Mid-Continent Airlines rolava para decolar do aeroporto de Sioux City, Iowa, quando os operadores da torre de contróle notaram uma luz brilhante, azul-esbranquiçada, a oeste. Julgando tratar-se de outra aeronave, chamaram o piloto do DC-3 e disseram-lhe para tomar cuidado com outro avião que se aproximava. Ao entrar o DC-3 na pista, prestes a decolar, tanto os pilotos como os operadores da torre viram a luz aproximar-se, mas como ainda se achava distante, deram permissão ao DC-3 para decolar. Durante a decolagem, o comandante e seu co-piloto estiveram ocupados demais para perceber a luz que se aproximava. Mas os operadores da torre viram-na e assim que o avião se elevou, novamente preveniram o comandante para ter o máximo de cuidado. O co-piloto respondeu que estava vendo a luz. Nesse momento, a torre recebeu o chamado de um outro avião que pedia permissão para aterrar, e os operadores desviaram seus olhos da luz.

No DC-2 recém-decolado, o comandante e o co-piloto também haviam desviado os olhos da luz, por alguns segundos. Quando voltaram a olhar, a luz azul-esbranquiçada havia se aproximado mais; achava-se bem à frente do avião e muito mais brilhante. Numa fração de segundo, aproximou-se ainda mais e passou como um relâmpago pela asa direita do avião — tão perto que os pilotos temeram uma colisão. Quando o objeto passou, os pilotos viram mais do que uma luz: era um enorme objeto que parecia a “fuselagem de um B-29”.

Ao recobrar-se do susto, o co-piloto olhou pela janela e notou que o UFO se deslocava em formação com o DC-3. Ràpidamente falou ao comandante que se inclinou a tempo de ver o objeto desaparecer.

A segunda observação confirmou a primeira impressão dos dois tripulantes da Mid-Continent: o objeto parecia um

bombardeio B-29 sem asas. Nada mais viram além de “grande forma sombreada” e a luz azul-esbranquiçada; nem janelas nem tubos de escape de gases.

A torre, ocupada na aterragem de outra aeronave, não acompanhara o incidente, e os dois pilotos do DC-3 não tiveram tempo de avisar sobre o que estava acontecendo. Tudo quanto os operadores da torre podiam dizer era que alguns segundos depois de o UFO ter desaparecido, a luz que anteriormente tinham visto havia desaparecido.

Quando o avião aterrou em Omaha, a tripulação fez um relatório que foi enviado à Força Aérea. Não foi, contudo, o único relatório enviado. Um coronel do Serviço de Inteligência era passageiro do DC-3. Também viu o UFO e ficara impressionado.

Julguei o relatório muito interessante e fiquei a cismar sobre a reação oficial. A reação foi uma enorme e profunda gargalhada, saída do ventre.

O descaso deixou-me perplexo, pois eu havia lido que a Força Aérea investigava seriamente as comunicações de observações sobre UFOs.

Continuei a ouvir dissimuladamente as discussões sobre o relatório durante o dia todo, pois que o perito em discos estava prestes a “investigar” o caso. Telegrafou ao Serviço de Vôo e verificou que havia um B-36 em algum lugar nas proximidades de Sioux City na ocasião da observação e do que pude deprender estava tentando inculcar que o B-36 tinha sido o UFO. Quando Washington telefonou para saber o resultado da análise, a resposta deve ter sido que se tratava de um B-36, porque o caso foi encerrado.

Eu estava no ATIC apenas há dois dias e, naturalmente, não me classificava como um perito em Inteligência, mas não era necessário nenhum perito para perceber que um B-36, mesmo pilotado por um idiota inexperiente, não poderia manobrar como o UFO o tinha feito — passar colado a um DC-3 que se achava no circuito do aeroporto.

Na ocasião não fiquei sabendo, mas acontecimento semelhante ocorrera um ano antes. Em 29 de maio de 1950, a tripulação de um DC-6 da American Airlines havia recém-decolado do Aeroporto Nacional de Washington e se encontrava cerca de 110 quilômetros a oeste de Mount Vernon,

quando o co-pilôto súbitamente olhou para fora e gritou: "Olha, olha!" O pilôto e o engenheiro de bordo olharam e viram uma luz branco-azulada que se aproximava em curso de colisão frente a frente. O pilôto manobrou o DC-6 em curva violenta para a direita, enquanto o UFO passava à esquerda "de 11 para 7 horas", um pouco mais alto que o avião de passageiros. Durante êste tempo, o UFO passou entre a lua cheia e o DC-6, permitindo à tripulação ver a silhueta escura de um "B-29 sem asas". Seu comprimento era aproximadamente a metade do diâmetro da lua cheia, e havia uma chama azul escapando no final da cauda.

Segundos depois de o UFO ter passado pelo DC-6, o co-pilôto olhou para fora e lá estava êle novamente, aparentemente voando em esquadrilha, pelo lado direito. Depois num relâmpago de flamas azuis, desapareceu, riscando a frente da aeronave, curvando para esquerda em direção à costa.

O pilôto do DC-6, que enviara o relatório, tinha mais de 15 mil horas de vôo.

Durante várias semanas nada mais ouvi sôbre discos voadores — como eram os UFOs então conhecidos — mas tinha a intenção de indagar sôbre êles aos veteranos do ATIC, o que, realmente, o fiz um dia. Perguntei sôbre o INCIDENTE de Sioux City. Porque teria sido pôsto à margem, de maneira tão elementar? A resposta era típica da política oficial na época. "Um dêstes dias, todos êstes pilotos malucos matar-se-ão, os loucos cá em terra irão para um hospício e não haverá mais observações de discos voadores."

Após ficar conhecendo o pessoal do ATIC um pouco melhor, verifiquei que a aversão aos discos não era um sentimento unânime. Alguns dos oficiais de Inteligência encaravam a questão sêriamente. Um dêles que trabalhara no Projeto Sign desde a sua organização em 1947, estava convencido de que os UFOs eram máquinas interplanetárias. Havia interrogado os que se achavam na tôrre de contrôle da Base de Godman, quando o Capitão Mantell fôra morto ao perseguir um UFO, e havia gasto horas entrevistando a tripulação do DC-3 que por pouco não colidira perto de Montgomery, Alabama, com um dêsses objetos em forma de charuto, que expelia flamas azuis. Em essência, êle conhecia a história dos UFOs integralmente, porque se dera ao trabalho de investigar com seriedade.

Suponho que foi esta maneira controvertida de pensar que despertou meu interesse e me conduziu a fazer sondagens junto a outras pessoas.

O que mais me perturbava — não sendo eu doutrinado nas diversas modalidades da saga dos UFOs — era a maneira histórica pela qual tantas pessoas do ATIC encaravam o problema. Externamente, formavam ao lado dos que gargalharam com os casos de discos, mas quando eu me encontrava a sós com alguns deles e tentava ridicularizar o assunto, defendiam a existência dos UFOs ou, pelo menos, demonstravam um interesse ativo. Fiquei sabendo disto, depois de estar no ATIC cêrca de um mês.

Um relatório tardio havia chegado da África. Um de meus amigos estava a lê-lo e lhe pedi que me deixasse ler também quando terminasse a leitura. Dentro de poucos minutos o relatório me foi entregue.

Ao terminar a leitura, joguei o documento sôbre a mesa do meu amigo, comentando que o mundo parecia estar todo amalucado. A reação que obtive foi inesperada; meu amigo duvidava que o mundo estivesse louco; talvez os loucos estivessem no ATIC. “Afiml, que há?” — perguntei. — “O ATIC investigou realmente todos os relatórios e chegou à conclusão de que não existe nada de anormal?”

Respondeu-me que por estar há longo tempo no ATIC, não pensava dêsse modo. Jamais havia trabalhado no estudo de UFOs, mas tinha visto muitos relatórios e sabia o que o ATIC estava fazendo. Êle simplesmente não aceitava muitas das explicações dêsse órgão. Ê concluiu: “Não sou o único a pensar desta maneira”.

“Então, para que tôda esta demonstração de fôrça contra os relatórios sôbre UFOs?”

“Os poderes constituídos são antidisco” — respondeu-me com certa amargura. “E para não cair em desgraça, tem-se que seguir essa linha”.

Em fevereiro de 1951 esta era a situação do estudo sôbre a matéria.

As palavras “disco voador” deixaram de ser pronunciadas durante um mês ou dois. Eu já havia esquecido tudo quanto essas palavras implicavam e estava profundamente absorvido na análise das características do Mig-15. O Mig

havia recentemente começado a aparecer na Coréia, e saber mais a seu respeito era um estudo de suma importância.

Nessa ocasião, a expressão “disco voador” penetrou no ambiente uma vez mais.

Desta vez, porém, ao invés de uma profunda gargalhada, a expressão vinha permeada de histeria.

Aparentemente, um jornalista da revista *Life* estava efetuando algumas pesquisas, e havia rumores de que essa revista se preparava para publicar uma reportagem sobre o assunto. O jornalista dirigira-se ao Gabinete de Informações Públicas no Pentágono e havia inquirido sobre a situação atual do Projeto Grudge. Para atendê-lo, o Gabinete de Informações Públicas telegrafou ao ATIC: Qual a situação do Projeto Grudge?

A resposta foi concisa: tudo em ordem; cada novo relatório está sendo completamente analisado por nosso perito; nossos arquivos encontram-se na melhor forma; em geral, nada há de anormal na marcha dos trabalhos. Todos os relatórios, mistificações, alucinações e falsa interpretação de objetos conhecidos.

Outro telegrama provinha de Washington: Em ordem. O Sr. Bob Ginna da *Life* está em viagem para Dayton. Deseja examinar alguns relatórios.

Agitação.

Outras revistas haviam publicado histórias de discos voadores e outros jornalistas haviam visitado o ATIC, mas sempre permaneciam nos gabinetes dos oficiais mais graduados. Por qualquer razão, o nome *Life*, a perspectiva de uma reportagem naquela revista e a impressão de que Bob Ginna iria fazer perguntas, fêz com que o suor inundasse o ATIC.

Ginna chegou e o “perito de UFOs” conversou com êle. Mais tarde, êsse jornalista contou-me a respeito da entrevista. Tinha uma longa série de perguntas sobre as observações dos últimos quatro anos e, cada vez que fazia uma delas, o “perito” corria a procurar o arquivo que continha a resposta. Lembro-me de que naquele dia, o pessoal do ATIC gastou tempo enorme a desembrulhar maços de processos, caindo sobre êles como ratos. Muitas vêzes, a chave “Sinto muito, mas isto é secreto”, tirou o ATIC de grandes dificuldades.

Posso assegurar que Ginna não estava absolutamente impressionado pela comissão que “eficientemente executa o projeto dos UFOs”. O público não acreditava em mistificações, alucinações e falsas interpretações tão prontamente quanto a Fôrça Aérea parecia pensar.

Onde começou e quem começou, não sei, mas cêrca de dois meses depois da visita do representante do *Life*, o interêsse oficial acêrca dos UFOs principiou a restaurar-se. O Tenente Jerry Cummings, recentemente chamado para o serviço ativo, foi o encarregado do estudo.

Êste oficial é daquele tipo que, uma vez encarregado de uma tarefa, executa-a. Dentro de poucas semanas, a operação do projeto havia melhorado consideravelmente. Mas a comissão estava ainda operando sob difíceis condições políticas, econômicas, lutando também com a falta de elementos. A mesa de Cummings era fronteira à minha, e assim comecei a obter a doutrinação sôbre UFOs de maneira informal. Tôdas as vêzes que Jerry encontrava uma boa observação na pilha (tudo quanto dispunha para iniciar era uma pilha de papéis e dossiês), atirava-a para eu lê-la.

Alguns dos relatórios não impressionavam, mas outros eram justamente o oposto. Dois dos que me lembro de Jerry ter-me dado para ler, fizeram-me ponderar por que motivos os UFOs eram postos à margem tão levemente. As duas observações envolviam filmagem feita por técnicos da Fôrça Aérea no Campo de Provas em White Sands, Novo México.

O campo de provas de teleguiados de White Sands está completamente equipado para seguir e registrar a trajetória de objetos em grande velocidade, como os teleguiados. Localizadas sôbre uma área de muitos quilômetros quadrados, há estações de filmagens, equipadas com câmaras de cineodolito, ligadas entre si por uma rêde telefônica.

No dia 27 de abril de 1950, havia sido disparado um teleguiado e, à medida que êste subia em direção à estratosfera, as equipes das câmaras registravam o percurso. As equipes já tinham iniciado a retirada dos filmes das câmaras, quando um dos auxiliares descobriu um objeto riscando os céus. Em abril de 1950, tôdas as pessoas de White Sands eram conscientes do assunto; assim, pois, uma equipe de câmara, através do telefone alertou as demais, sugerindo-

-lhes que filmassem. Infelizmente, apenas uma das câmaras estava carregada e, antes que as outras pudessem entrar em ação, o UFO passou. As fotografias de uma estação mostraram apenas um objeto escuro, em forma de borrão. Tudo quanto o filme conseguiu provar foi que havia qualquer coisa no ar e essa coisa — o que quer que fôsse — movia-se.

Alertada por esta primeira oportunidade de “medir a trajetória” de um UFO, as equipes de fotografia concordaram em manter um estado geral de alerta. Foi obtida permissão oficial para fotografar um desses objetos quando aparecesse.

Quase exatamente um mês depois, um apareceu ou, pelo menos, as equipes fotográficas pensaram que aquilo fôsse um UFO. Desta vez todos estavam a postos. Quando através da rêde telefônica foi dado o alarme de que um objeto havia sido localizado, todos perscrutaram os céus. Duas equipes o avistaram e dispararam suas máquinas de cinema no momento em que cruzava os céus.

Logo depois que os testes com teleguiados foram completados, as equipes fotográficas correram ao laboratório para revelar o filme, levando-o depois para o Grupo de Coleta de Dados. Porém, uma vez mais os homens foram iludidos, porque, aparentemente, haviam dois ou mais UFOs no céu e cada estação de filmagem havia captado um UFO diferente. Dessa maneira, os dados não serviam para triangulação.

Os registros do ATIC não possuem a análise destes filmes, mas mencionam o grupo de Coleta de Dados de White Sands. Assim, quando mais tarde passei a dirigir a investigação, tentei diversas vêzes obter os filmes e as análises, mas os arquivos de White Sands, como em geral todos os arquivos, não eram evidentemente muito bons, porque os relatórios originais haviam desaparecido. Entrei em contacto com um major muito prestativo, o qual se ofereceu para tentar encontrar as pessoas que haviam trabalhado na análise do filme. Seu relatório, depois de entrevistar os dois homens que haviam feito a análise, continha o que eu já esperava: nada de concreto, exceto que os discos eram “desconhecidos”. O major declarou que, interpondo um fator de correção nos dados colhidos pelas duas máquinas cinematográficas, havia sido possível chegar a uma estimativa aproximada da velocidade, altura e dimensões. O UFO estaria

acima de 12.000 metros, deslocando-se a mais de 3.200 quilômetros horários e deveria medir mais de 100 metros de diâmetro. Preveniu-me de que êstes dados eram aproximados, com base apenas no possível fator de correção; por conseguinte, nada provaram, salvo que alguma coisa tinha estado no ar.

O pessoal de White Sands continuou em estado de alerta, enquanto as estações de filmagem operavam, porque compreenderam que se a trajetória de um UFO pudesse ser realmente conhecida, e o tempo medido, o objeto positivamente seria identificado. Mas nenhum outro UFO apareceu.

Um dia, o Tenente Cummings aproximou-se de minha mesa e sôbre ela colocou uma pilha de relatórios. “Todos são observações pelo radar. Diariamente recebo novos relatórios” — disse.

Observações pelo radar, eu sabia, eram pontos de controvérsia na história dos UFOs, e se novos relatórios afluíam, indubitavelmente o ponto controvertido iria tornar-se ainda mais complexo.

Para compreender por que sempre há discordância quando um disco voador é captado pela tela de um radar, é necessário conhecer um pouco sôbre a operação dêsse aparelho.

Básicamente, o radar nada mais é do que um equipamento eletrônico que “grita” sôbre uma onda de rádio e “escuta” o próprio eco. Por “saber” a velocidade com que a onda de rádio ou radar viaja e de que direção vem o eco, o radar informa a direção e a distância do objeto que causa o eco. Qualquer objeto “sólido” como um avião, pássaro, navio, e até mesmo uma nuvem carregada de umidade, pode causar um eco no radar. Quando o eco volta, o operador não necessita ouvi-lo e anotar o tempo decorrido, porque tudo isso o próprio aparelho realiza; o operador “vê” a resposta na tela — uma espécie de vídeo de televisão. O que o operador vê é um ponto brilhante, denominado *blip* ou “retôrno”. A localização do *blip* informa-lhe a localização do objeto que causa o eco. À medida que o objeto se move no céu, o operador vê uma série de pontos brilhantes na tela, formando uma trilha. Em alguns aparelhos de radar, a altitude do objeto que causa o eco também pode ser determinada.

Em condições normais, a trajetória que as ondas de radar seguem através da atmosfera é conhecida. Condições nor-

mais são aquelas em que a temperatura e a umidade relativa do ar decrescem com o aumento de altitude. Mas, algumas vezes, ocorrem certas condições em algum nível que, ao invés de a temperatura ou a umidade relativa decrescerem com a altitude, começam a aumentar. Esta camada de ar quente e úmido é conhecida como inversão de temperatura e pode ocasionar uma série de distúrbios na onda de radar. Pode fazer com que a onda viaje parcialmente em um grande arco e toque o solo muitos quilômetros além; ou pode fazer com que a mesma sofra uma inflexão tal que apanhará caminhões, automóveis, casas ou qualquer outra coisa que tenha superfície perpendicular ao solo.

Poder-se-ia sugerir que, desde que o solo ou uma casa não se movem e que um automóvel ou um caminhão não correm mais do que 100 quilômetros por hora, um operador de radar seria capaz de distinguir êstes objetos de outros mais rápidos. Mas o problema não é assim tão simples. A camada de temperatura invertida “ferve” e se move, e em um segundo o radar pode captar o solo ou um caminhão em um lugar e no próximo segundo captar qualquer outra coisa em local diferente. Isto causa uma série de retornos no vídeo que podem produzir a ilusão de alvos extremamente rápidos ou vagarosos.

Êstes são apenas alguns dos efeitos da inversão de temperatura no radar. Alguns dos efeitos são bem conhecidos, outros não. O Terceiro Grupo Climático no Quartel do Comando da Defesa Aérea, em Colorado Springs, tem estudado os efeitos da atmosfera no radar e desenvolveu fórmulas matemáticas para determinar o quanto as condições favoráveis do tempo influem na “propagação anômala” — a palavra composta que significa falsos *blips* no vídeo em virtude das perturbações atmosféricas.

O primeiro problema na análise de UFOs captados pelo radar consiste em determinar se as condições atmosféricas são aquelas que produzem propagação anômala. Isto pode ser determinado pela transformação dos dados atmosféricos em fórmulas. Se há possibilidade de propagação anômala, é então necessário determinar se os alvos captados pelo radar são reais ou causados pela atmosfera. Êste é um trabalho complexo. Na maioria dos casos a única solução é a aparência do alvo no vídeo. Muitas vezes um alvo ocasionado pela atmosfera será uma mancha mal delineada e indistinta,

ao passo que um alvo real como um avião, por exemplo, será brilhante e definido. Esta questão de determinar se um alvo parece real ou não no vídeo, é a causa da maioria das discussões sobre um UFO captado pelo radar, porque depende do julgamento do operador a decisão. E todas as vezes em que o julgamento humano está envolvido numa decisão, há grande margem para discussão.

Durante todo o verão de 1951, o Tenente Cummings “combateu a panelinha”, tentando transformar os UFOs em assunto respeitável. Durante todo este tempo, eu estava sendo doutrinado. Até que um certo dia, com a rapidez dos casamentos forçados, a respeitabilidade, longamente atrasada, chegou. Foi em 12 de setembro de 1951 e a hora exata: 15:04.

Nesta data e hora, o teletipo da Base Aérea de Wright-Patterson começou a cacarejar uma mensagem. Noventa centímetros de papel se desenrolaram da bobina da máquina antes que o operador a cortasse, carimbasse “Urgente” e a entregasse a um mensageiro especial para entregá-la no ATIC. O Tenente Cummings recebeu a mensagem. Procedia do Centro de radar do Corpo de Sinais do Exército, em Fort Monmouth, Nova Jersey, e era sensacional.

O caso reiniciaria dois dias antes, em 10 de setembro, às 11:10 horas, quando um aprendiz de operador fazia uma demonstração a um grupo de militares em visita à escola de radar. O estudante fez demonstrações com o aparelho em operação manual por alguns momentos, captando algum tráfego aéreo local, depois anunciou que iria demonstrar a captação automática, na qual o aparelho é colocado para captar um alvo e o acompanha sem o auxílio do operador. O aparelho podia seguir alvos que voavam a diversas velocidades.

O operador localizou um alvo a dez quilômetros a sudeste da estação, voando baixo na direção norte; tentou passar para o automático, mas falhou. Tentou novamente e voltou a falhar, e encarou os importantes visitantes com embaraço: “O alvo está voando com muita rapidez para o aparelho” — explicou. “Isto significa que o alvo corre mais do que um avião a jato!”

Os visitantes ergueram as sobranceiras. Que poderia correr mais que um jato?

Durante três minutos, o objeto esteve dentro do alcance do radar, enquanto o operador tentou, sem êxito, ligar o detector automático. Finalmente, o alvo saiu fora de alcance, deixando o operador vermelho, falando consigo mesmo.

Os técnicos de radar em Fort Monmouth tinham verificado as condições atmosféricas e não havia a menor indicação de uma inversão de temperatura.

Vinte e cinco minutos mais tarde, o piloto de um jato de treinamento T-33, levando como passageiro um Major da Força Aérea, e viajando a 7.000 metros sobre Point Pleasant, Nova Jersey, avistou um objeto sem brilho, cor de prata, em forma de disco, muito abaixo. Tinha de 10 a 15 metros de diâmetro e descia em direção a Sandy Hook, de uma altitude aproximada de 1.500 metros. O piloto do T-33 inclinou o avião e mergulhou atrás do alvo. Durante o mergulho, o objeto interrompeu a descida, pairou e depois disparou para o sul fazendo uma curva a 120 graus, desaparecendo sobre o mar.

O Caso de Fort Monmouth voltou ao grupo de radar. Às 15:15 horas, receberam um chamado do quartel, para captar um alvo alto ao norte, local onde o primeiro objeto "mais rápido que um jato" desaparecera. Havia urgência.

O radar verificou a posição e acusou que o alvo se deslocava aproximadamente a 31.000 metros. Visualmente, o objeto também podia ser visto como um ponto prateado.

Que é que voa a 31 quilômetros sobre a terra?

Na manhã seguinte, dois aparelhos de radar captaram um outro alvo que não podia ser seguido automaticamente. Subia, nivelava, subia novamente e mergulhava. Quando subia, fazia-o quase na vertical.

A sensação de dois dias terminou naquela tarde, quando o radar apanhou outro alvo não identificado, vagaroso e o seguiu durante diversos minutos.

Uma cópia da mensagem havia sido enviada a Washington. Antes que Jerry pudesse absorver os 90 centímetros de fatos, o novo chefe do ATIC, Coronel Frank Dunn, recebeu um chamado interurbano. Era do gabinete do Diretor de Inteligência da Força Aérea, Major-General (agora Tenente-General) C. P. Cabell. O General Cabell queria que alguém do ATIC seguisse para Nova Jersey, rapidamente, e descobris-

se o que se passava. Assim que as observações tivessem sido completamente investigadas, o general queria uma resposta completa e pessoal. Nada se faz com tanta rapidez como quando há um telefonema do gabinete de um general, e assim, pois, dentro de poucas horas o Tenente Cummings e o Tenente-Coronel N. R. Rosengarten estavam num avião de passageiros em direção a Nova Jersey.

Os dois oficiais trabalharam ininterruptamente interrogando os operadores de radar, seus instrutores e os técnicos de Fort Monmouth. O piloto que havia dado caça ao UFO em um T-23 conversou com Cummings e Rosengarten. Tôdas as demais estações de radar na área foram investigadas, mas seus aparelhos não tinham captado nada fora do comum.

Cêrca de 4 horas da manhã do segundo dia em que haviam chegado, a investigação tinha sido concluída, Cummings contou-me mais tarde. Êle e o Tenente-Coronel Rosengarten não conseguiram lugar num avião de passageiros que saísse de Nova Iorque a tempo de levá-los ao Pentágono até 10:00 horas, prazo que lhes havia sido concedido para relatarem o caso. Assim, alugaram um avião e voaram para a Capital, a fim de darem conta ao general do que tinham feito.

O General Cabell presidiu a reunião à qual compareceram, além de seu Estado-Maior, o Tenente Cummings, o Tenente-Coronel Rosengarten e um representante especial da Republic Aircraft Corporation. O homem da Republic, supostamente, representava um grupo de industriais de alto coturno dos Estados Unidos e cientistas que pensavam que deveriam haver soluções mais sensatas da Fôrça Aérea em relação ao problema dos UFOs. Achava-se presente a pedido pessoal do general.

Tôdas as palavras da reunião, que durou duas horas, foram gravadas. O registro era tão sensacional que foi mais tarde destruído, mas não antes que eu o tivesse ouvido diversas vêzes. Não posso dizer tudo quanto foi dito, mas para ser cauteloso, o registro não seguia o tom oficial das declarações liberadas pela Fôrça Aérea. Muitas das pessoas presentes não estavam tão convencidas de que a resposta "mistificação, alucinação, falsa interpretação" era tão positiva quanto o Relatório Grudge e as subseqüentes declarações à imprensa implicavam.

Ao fim da reunião, o general pediu ao Tenente Cummings para revisar a atividade relativa à investigação dos UFOs

nos dezoito meses passados. Talvez fôsse falta de dormir, ou talvez fôsse apenas o próprio Cummings, mas o general obteve uma resposta direta: para todos os motivos práticos a comissão de estudos estava morta. E Cummings passou a pormenorizar a atitude no ATIC, a oposição para a reorganização dos estudos, e o método pelo qual os relatórios eram processados. O Tenente Cummings nada deixou de dizer. Mais tarde, contou-me que todos os generais e três quartos dos coronéis presentes à reunião tornaram-se um pouco mais roxos do que a côr normalmente associada à cólera, enquanto uma espécie de sorriso amarelo adornava a face dos demais. Então, um dos generais da equipe de cara roxa fuzilou a equipe de sorriso amarelo e começou a berrar enfurecido.

Em primeiro lugar, desejava saber “Quem, em nome do diabo, estava (lhe) me enviando comunicações de que tôdas as observações decentes de discos voadores eram investigadas?”

Depois, outros começaram a fazer perguntas.

“Que foi feito daqueles dois relatórios que o General . . . me enviou da Arábia Saudita? Ele mesmo vira aquêles dois discos voadores.”

“Quem liberou êste grande relatório?” — acrescentou um outro apanhando uma cópia do Relatório Grudge e jogando-o com ruído sôbre a mesa.

O Tenente Cummings e o Tenente-Coronel Rosengarten regressaram ao ATIC com ordens para encetarem um novo estudo e voltarem a falar com o General Cabell quando tudo estivesse pronto para funcionar. Mas Cummings não teve oportunidade de trabalhar muito no novo e revitalizado Projeto Grudge o qual deveria manter o antigo nome, porque dentro de alguns dias voltou a ser civil. Havia dado baixa do serviço ativo porque dêle precisavam no Instituto Tec. da Califórnia onde trabalhara numa importante missão do Governo antes de sua chamada para o serviço militar.

No dia seguinte àquele em que Cummings deu baixa, o Tenente-Coronel Rosengarten chamou-me ao seu gabinete. Era êle o chefe do ramo de aeronave e mísseis, e uma de suas muitas responsabilidades era o Projeto Grudge. Disse saber que eu era muito ocupado como líder de meu grupo, mas depois indagou se me desse mais auxiliares poderia eu assumir a direção do Projeto Grudge. Tudo quanto desejava

era organizá-lo em condições de operar; após, eu voltaria à tentativa de descobrir o que os russos estavam fazendo (4). De permeio fez alguns comentários sôbre meus bons ofícios ao pôr em ordem outros projetos. Ah, meu bom e velho "Rossy". Com meu ego suficientemente inflado, respondi que sim.

Em muitas ocasiões mais tarde, ao chegar à minha casa em Dayton com tempo apenas para trocar de roupa, ou quando o telefone chamava às duas horas da manhã para um novo e sensacional relatório, despertando a criança, minha espôsa e eu amaldiçoávamos o meu ego.

Fazia poucos dias que eu assumira a chefia do projeto, quando reiniciou uma onda, de menor importância, de discos voadores. Essa onda não deveria vir, porque no dia seguinte àquele em que passei a chefiar o Projeto Grudge, havia-me encontrado com o "ex-perito" em UFOs, o qual se dobrara de tanto rir ao dizer que algo ficara encalhado com o Projeto Grudge. Ele predisse que eu não recebia nenhum relatório até que os jornais começassem a agitar o assunto novamente. "É tudo histeria em massa" — disse-me.

O primeiro relatório histórico dessa onda veio do Comando de Defesa Aérea. No dia 23 de setembro de 1951, às 7:55 horas, dois F-86 em patrulha matutina se estavam aproximando de Long Beach, Califórnia, vindos da perna oeste da Rádio Faixa de Long Beach. Súbitamente, o comandante da esquadilha chamou o contrôle de terra: alto, às 10 horas, seu companheiro de esquadilha estava avistando um estranho objeto que desenvolvia uma curva gradual para a esquerda e não era outro avião. O controlador de terra verificou seus aparelhos de radar, mas nada havia nos vídeos, por isso sugeriu ao comandante que fôsse ao encalço do objeto para identificá-lo. Os dois aviões começaram a subir.

A esta altura, o UFO já havia cruzado sôbre eles, mas continuava a efetuar uma curva, e assim voltava. Por diversas vêzes os aviadores tentaram a interceptação, mas nunca poderiam subir tão alto. Uma vez ou outra, quando parecia que estavam se aproximando, o objeto movia-se vagorosamente fora do alcance, subindo um pouco mais. Durante todo o tempo, o UFO descrevia uma órbita muito larga. Após dez minutos, o líder disse ao contrôle terrestre, que

ouvia os pormenores da interceptação frustrada, que seu combustível se esgotava e que dentro em pouco seria forçado a abandonar a caça. Tinham tido uma boa oportunidade de observar o UFO, o qual se assemelhava a um avião prateado, de asas acentuadamente em forma de flecha. O controlador confirmou o recebimento da mensagem e disse que ia fazer decolar todos os aviões de prontidão da Base Aérea de George. Poderiam os dois F-86 permanecer um pouco mais na área? Dentro de poucos minutos, quatro outros F-86 chegaram. Viram o UFO e imediatamente iniciaram a interceptação. Os dois F-86 voltaram com seus tanques quase vazios para a Base Aérea.

Por mais trinta minutos, os F-86 recém-chegados voaram aos pares tentando atingir a altitude do objeto, que estimavam a 18.000 metros, mas não conseguiam alcançá-lo. Durante todo o tempo, o UFO se mantinha circulando, tomando maior velocidade apenas quando os aviões chegavam mais perto. A seguir, começaram a sentir falta de combustível, e seus pilotos pediram permissão para aterrar.

A êste tempo um outro F-86 havia sido alertado e decolado, dirigindo-se para Long Beach. Em caminho passou pelos quatro F-86 que se dirigiam para a base, mas ao chegar sôbre Long Beach o UFO já havia desaparecido.

Todos os pilotos, à exceção de um, relataram tratar-se de "um avião prateado com asas acentuadamente em flechas". Um piloto disse que para êle o objeto parecera redondo e prateado.

O relatório terminava com o comentário do oficial de Inteligência daquela base. Havia telefonado para a Base Aérea de Edwards, a grande base de experiências da Fôrça Aérea ao norte de Los Angeles, mas êles nada tinham no ar. O oficial concluiu que o UFO não era um avião. Em 1951, nada voaria mais alto que um F-86.

Êste era um bom relatório, por isso me decidi a investigar. Antes, contudo, havia mais algumas indagações que eu desejava fazer aos pilotos. Estava precisamente em processo de formular as perguntas, quando melhores relatórios chegaram. Automaticamente obtiveram prioridade sôbre o Caso de Long Beach.

CAPÍTULO VIII

RELATO COMPLETO SÔBRE AS LUZES DE LUBBOCK

QUANDO quatro catedráticos, um geologista, um químico, um físico e um engenheiro de petróleo dizem ter visto os mesmos UFOs em quatorze ocasiões diferentes, o acontecimento pode ser classificado como incomum. Se se acrescentar aos fatos que centenas de pessoas viram os objetos e que os mesmos foram fotografados, a história torna-se ainda mais interessante. E acrescentando-se que êstes UFOs foram captados pelo radar e que algumas pessoas tiveram a oportunidade de ver bem de perto um dêles, a história começa então a ser convincente mesmo para os mais ardentes céticos.

Esta era a situação no dia que os relatórios sôbre as luzes de Lubbock chegaram ao ATIC. Na realidade, as luzes de Lubbock, como o pessoal do Projeto Blue Book as classifica, envolvem muitas observações diferentes. Alguns dêstes incidentes são conhecidos do público, mas os que se salientaram e intrigaram, causando centenas de horas na análise dos comunicados, não haviam sido revelados anteriormente. Coletamos todos êstes relatórios sob um só título pela possibilidade de haver uma certa conexão entre êles.

A primeira notícia sôbre as observações chegou ao ATIC ao fim de setembro de 1951, quando as cartas foram colocadas sôbre minha mesa. Uma delas vinha de Albuquerque, Novo México; outra procedia de uma pequena cidade no Estado de Washington, onde eu sabia existir uma estação de radar do Comando da Defesa Aérea; e a outra, finalmente, vinha da Base Aérea de Reese, em Lubbock, Texas.

Em primeiro lugar, abri a carta de Albuquerque. Era um relatório da 34.^a Defesa Aérea, da Base Aérea de Kirtland. Dizia que, na noite de 25 de agosto de 1951, um

empregado da Comissão de Energia Atômica, a ultra-secreta Sandia Corporation, e sua espôsa, tinham visto um UFO. Ao anoitecer estavam sentados no quintal de sua residência nos subúrbios de Albuquerque. Olhavam para o céu e comentavam a beleza do firmamento, quando foram surpreendidos por um enorme avião voando rápida e silenciosamente sobre sua casa. O avião estivera sob observação apenas durante alguns segundos, mas o casal tivera a oportunidade de vê-lo bem, por achar-se muito baixo. Estimavam sua altura em 250 ou 300 metros. A forma era a de uma asa voadora e cêrca de vez e meia o tamanho de um B-36. A asa tinha a forma de flecha muito acentuada, quase como um V. Tanto o marido como a mulher haviam visto os bombardeiros B-36 sobre a casa inúmeras vêzes. Não puderam ver a côr do UFO, mas notaram que havia faixas negras cruzando a asa, do bordo de ataque ao bordo de fuga. Na parte traseira da asa (bordo de fuga), havia de seis a oito pares de luz mortiça e azulada. A aeronave sobrevoara a casa de norte para o sul.

O relatório continuava informando que uma investigação havia sido imediatamente iniciada. Visto que o objeto poderia ser uma aeronave convencional, o tráfego aéreo foi verificado. Um Constellation de passageiros encontrava-se a 80 quilômetros a oeste de Albuquerque e um B-25 da Fôrça Aérea estava ao sul da cidade, mas nenhum havia sobrevoado a cidade naquela noite. O passado do informante foi investigado. Era possuidor da classificação "Q" para a segurança do país. Isto era o sumário de seu caráter, pois doidos jamais obteriam tal classificação. Ninguém mais havia relatado a observação, o que podia ser explicado pelo fato de que o funcionário da Comissão de Energia Atômica e sua espôsa viviam em ponto tal da cidade que qualquer coisa passando sobre sua casa, do norte para o sul, não passaria sobre ou perto de outras residências. Um desenho do UFO incluía-se no relatório.

A seguir, li a carta de Lubbock. Era um relatório volumoso, e pelas fotografias que o acompanhavam parecia ser interessante. Folhei-o e olhei as fotos. O que em primeiro lugar me chamou a atenção foi a semelhança entre as fotografias e o relatório que acabava de ler. Mostravam uma série de luzes em forma de V, muito semelhantes àquelas descritas como existentes na parte traseira (bordo de fuga)

da “asa voadora”, que fôra observada em Albuquerque. Era um fato singular; portanto li o relatório em seus mínimos pormenores.

Na noite de 25 de agosto de 1951, cêrca das 21 :30 horas, exatamente vinte minutos após a observação de Albuquerque, quatro professôres catedráticos do Texas Technological College em Lubbock haviam observado uma formação de luzes azul-esverdeadas, mortijas, passar sôbre suas residências. Algumas horas mais tarde, viram outro grupo semelhante de luzes e nas duas semanas seguintes observaram pelo menos mais dez. A 31 de agosto, um fotógrafo amador havia tirado cinco fotografias das luzes. Também nesse mesmo dia, duas senhoras viram um objeto de grande porte, “côr de alumínio”, em “forma de pêra”, pairando nas proximidades de uma estrada ao norte de Lubbock. A informação entrava em minúcias e incluía as fotografias.

Êste relatório constituía o que se chamava um bom relatório de UFO, mas a semelhança com a observação de Albuquerque, tanto na descrição do objeto como na hora em que foram vistos, era verdadeiramente surpreendente.

Quase passou despercebida a informação da estação de radar por ser exígua. Dizia que cedo, na manhã de 26 de agosto, algumas horas após a observação de Lubbock, dois diferentes aparelhos de radar haviam captado um alvo em velocidade de 1.450 quilômetros horários e a 43.000 metros de altura em direção noroeste.

O *blip* fôra observado durante seis minutos, e um interceptador a jato F-86 decolara para identificá-lo, mas logo após alçar vôo o alvo desaparecera. O último parágrafo do comunicado era um tanto breve, mas direto. Aparentemente, fôra incerto como antecipação aos comentários que o relatório iria provocar. Dizia que o alvo não havia sido causado por condições atmosféricas. O oficial encarregado da estação de radar e diversos membros de sua equipe vinham operando radar durante sete anos e podiam reconhecer um *blip* originado por condições atmosféricas. Tinha sido um alvo real.

Ràpidamente apanhei um mapa dos Estados Unidos e desenhei uma linha entre Lubbock e a estação de radar. Um UFO deslocando-se entre os dois pontos estaria em direção

noroeste, e pelos tempos marcados entre as duas localidades sua velocidade seria de 1.450 quilômetros horários.

Esta era, sem dúvida, a melhor combinação de relatórios de UFOs que eu lera e eu lera todos os dos arquivos da Força Aérea.

O que primeiro fiz após a leitura, foi despachar para o oficial de Inteligência da 34.^a Divisão Aérea em Albuquerque uma coleção de fotografias tiradas em Lubbock. Solitei-lhe que as mostrasse ao empregado da Comissão de Energia Atômica e sua espôsa, sem lhes dizer o que eram. Pedi-lhe que me telegrafasse a seguir. Mais tarde, no mesmo dia, chegou a resposta. “Observadores imediatamente disseram fotos eram os que viram noite 25 agosto. Pormenores pelo correio aéreo”. Os pormenores eram um desenho que o funcionário e sua espôsa haviam feito, de uma asa ao redor da fotografia das luzes de Lubbock. O número de luzes na fotografia e o número de luzes que os dois observadores tinham visto na asa não concordava, mas ambos explicaram que talvez tivessem se enganado em sua estimativa.

No dia seguinte, voei para Lubbock para ver se conseguia encontrar uma solução para todos êstes misteriosos acontecimentos.

Lá cheguei às 17:00 horas e entrei em contacto com o oficial de Inteligência da Base Aérea de Reese. Êle sabia de minha chegada e havia preparado uma reunião com os quatro professores. Logo depois do jantar nos encontramos.

Se um grupo tivesse sido escolhido cuidadosamente para observar um UFO, não poderíamos ter escolhido um melhor qualificado tènicamente: Dr. W. I. Robinson, Professor de Geologia; Dr. A. G. Oberg, Professor de Engenharia Química; Professor W. L. Ducker, Chefe do Departamento de Engenharia Petrolífera; e Dr. George, Professor de Física.

Eis o seu relato:

“Na noite de 25 de agosto, os quatro homens estavam sentados no quintal da casa do Dr. Robinson. Discutiam micrometeoritos enquanto tomavam chá. Frisaram bem êste ponto em tom de gracejo. Às 21:20 horas, uma formação de luzes riscou o céu, diretamente sôbre suas cabeças. Tudo ocorreu tão rapidamente que nenhum dos presentes pôde observar bem. Um dêles, que sempre admoestava seus alunos por não serem mais observadores, agora se encontrava na mesma situação

dos estudantes. Êle e seus colegas chegaram à conclusão de que apenas poderiam lembrar-se de alguns pormenores. As luzes eram estranhas de côr azul-esverdeada e apresentavam-se em formação semicircular. Calculavam ter visto de quinze a trinta luzes separadas, e que elas se moviam de norte para o sul. O único desejo era que reaparecessem. E com efeito, o evento repetia-se. Cêrca de uma hora mais tarde, as luzes voltaram a passar. Desta vez, os professôres estavam precatados. Recobrando-se da surprêsa inicial, tiveram a oportunidade de observar melhor. Os pormenores não discordavam da primeira observação. Havia uma diferença: desta feita as luzes não apareceram em formação, mas apenas em grupo.

Raciocinaram então que, se os UFOs surgiram por duas vêzes, poderiam de novo voltar. E assim foi. Na noite seguinte, e aparentemente muitas vêzes mais tarde, os professôres fizeram mais doze observações durante as semanas que se seguiram. Nestas últimas, havia mais duas testemunhas com êles.

Metódicos, como o são os catedráticos, fizeram a tentativa para colhêr uma boa quantidade de dados. Mediram o ângulo através do qual os objetos se deslocavam e anotaram o tempo. Dos diversos vôos que observaram, os UFOs deslocavam-se a 90 graus em três segundos, ou seja 30 graus por segundo. As luzes, ordinariamente, apareciam súbitamente a 45 graus sôbre o horizonte norte e abruptamente desapareciam a 45 graus sôbre o horizonte sul. Voavam sempre na direção norte-sul. Exceto o primeiro vôo, no qual os objetos seguiam em formação mais ou menos semicircular, em nenhum dos demais os professôres notaram qualquer formação regular. Muitas vêzes, numa noite eram observados dois ou três vôos.

Os professôres tentaram sem êxito, medir a altitude. Primeiramente, experimentaram comparar a altitude das luzes com a base das nuvens, mas estas nunca estavam perto daquelas e vice-versa. Depois tentaram um sistema mais elaborado. Mediram uma linha-base perpendicular ao trajeto comum das luzes. Os amigos dos professôres formaram dois grupos. Cada um dispunha de aparelhos para medir a elevação e se postava em cada extremidade da linha-base. Os dois grupos intercomunicavam-se através de rádios portáteis. Se avistassem os objetos, passariam a segui-los com

os instrumentos, anotando o tempo decorrido para o percurso total. As espôsas de alguns dos observadores haviam dito ter observado os objetos de suas residências na cidade. Mais tarde, êste fato demonstrou ser de grande valor.

Os professôres não eram os únicos a observar as luzes misteriosas. Durante duas semanas, centenas de pessoas, por quilômetros ao redor de Lubbock, relataram que as viam. Os professôres compararam muitos dêsses relatórios com a hora dos vôos que já haviam registrado, e muitas vêzes a aproximação era grande. Tentaram obter dos observadores a informação relativamente à extensão do tempo que havia durado cada observação e os ângulos sob os quais as luzes tinham sido percebidas, mas logo se convenceram do que eu já sabia: o povo é um pobre observador.

Naturalmente, tinha havido muita discussão entre os professôres e os seus amigos quanto à natureza das luzes. Alguns simples cálculos matemáticos demonstraram que se elas estivessem voando muito alto, o fariam muito rapidamente. A possibilidade de que se tratasse de algum fenômeno natural foi também discutida e considerada seriamente. Os professôres pensaram e pesquisaram intensivamente, decidindo, afinal, que, se se tratasse de fenômenos naturais, eram eventos inteiramente novos. O Dr. George, falecido depois, que estudou os fenômenos celestes noturnos durante os anos em que foi professor da Universidade do Alasca, jamais havia observado nem ouvido algo semelhante sobre qualquer fenômeno da espécie.

Esta a história dos professôres. Era madrugada quando regressamos à Base Reese. Sentei-me por mais algumas horas tentando, sem o menor proveito, imaginar o que aquêles cientistas haviam observado.

No dia seguinte, encontrei-me novamente com o oficial de Inteligência e juntos fomos falar com Carl Hart Júnior, o fotógrafo amador que fotografara as luzes. Hart era um calouro na Texas Technological. Contou-nos que na noite de 31 de agosto se achava deitado, no andar superior de sua residência. Como quase tôdas as pessoas em Lubbock, ouviu rumores sobre as luzes, mas nunca as tinha visto. A noite era quente e sua cama havia sido arrastada para perto da janela. Estava a olhar para o céu sem nuvens e já se encontrava deitado há meia hora, quando viu uma formação de luzes surgir do norte, cruzar um trecho do céu e desaparecer

sôbre sua casa. Sabendo que poderiam reaparecer, como já havia acontecido anteriormente, carregou sua Kodak 35, ajustou a lente e o obturador para f 3.5 a 1/10 de segundo, e saiu para o quintal. Pouco depois, como compensação à sua vigília, as luzes efetuaram uma segunda passagem. Hart tirou duas fotografias. Uma terceira formação apareceu alguns minutos mais tarde e êle tirou mais três. No dia seguinte, logo cedo, Hart levou os filmes para serem revelados por um seu amigo que possuía uma casa de artigos fotográficos, onde, segundo explicou, revelava todos os seus filmes. Contou ao amigo a ocorrência e ambos revelaram rapidamente os filmes.

Interrompi Hart e perguntei-lhe por que não ficara ainda mais excitado sôbre o que poderia ser a mais sensacional fotografia do século. Disse-me que as luzes tinham aparência tão fraca que não estava seguro de que pudessem impressionar o filme; se tivesse a certeza de ter tirado boas fotografias, teria ido despertar seu amigo e revelar os negativos imediatamente.

Quando os negativos foram revelados verificou que havia uma imagem, e seu amigo sugeriu que relatasse o fato a um jornal. A princípio o jornal não se interessou, mas depois resolveu publicar as fotos. Mais tarde, verifiquei que o jornal fizera uma investigação particular sôbre o caso.

Fomos com Hart até o quintal e repetimos a cena do que havia acontecido. Descreveu as luzes como fracas, azul-esverdeadas, iguais às que vinham sendo observadas pelos professores. Todavia, a formação era diferente. As luzes que vira sempre voavam em perfeita formação em V. Hart traçou a trajetória de onde as tinha visto aparecer sôbre algumas árvores ao norte, através de um trecho do céu aberto sôbre o quintal, até um ponto em que haviam desaparecido, sôbre sua casa. Da trajetória por êle descrita, as luzes haviam cruzado cêrca de 120 graus de céu aberto em quatro segundos. Esta velocidade angular de 30 graus por segundo correspondia à velocidade angular medida pelos professores.

Tomamos por empréstimo os negativos de Hart, agradecendo-lhe as informações e partimos.

Com a lista de nomes de outros observadores das luzes misteriosas, o oficial de Inteligência e eu começamos a investigar outras observações na região de Lubbock. Tôdas as

histórias eram as mesmas; vários tipos de formações de luzes fracas, azul-esverdeadas, geralmente movendo-se do norte para o sul. Alguns relatos apresentavam variações. Uma senhora viu uma veneziana voadora, e uma outra um caldeirão duplo. Fato curioso era o de que poucas testemunhas clamavam ter visto as luzes antes de terem lido a história dos professores no jornal, mas isto podia recordar a velha pergunta: “Para que olhar para cima se não houver razão para isso?”

Conversamos com observadores de cidades vizinhas. Suas histórias eram idênticas. Duas testemunhas, operadores da torre de aeroporto, informaram ter visto as luzes em diversas ocasiões.

Foi em uma das cidades das vizinhanças, Lamesa, onde conversamos com um senhor, com cêrca de oitenta anos de idade, que obtivemos uma boa orientação. Vira as luzes e as havia identificado. Após ter lido a história nos jornais, ficara de atalaia. Certa noite, êle e sua espôsa estavam no quintal procurando vê-las. Sùbitamente, duas ou três apareceram. Mantiveram-se sob observação durante muitos segundos e depois afastaram-se. Alguns minutos mais e as luzes repetiram a aparição. Admitiu aquêlê senhor ter-se assustado. E aqui interrompeu sua história, embrenhando por uma outra, no seu passado de texano nativo, com guerras de fronteiras, índios e diligências. O que êle estava tentando demonstrar era que, a despeito das guerras de fronteira, índios e diligências, as luzes o haviam assustado mais. Sua espôsa também se assustara. Com alguma dificuldade, fizemo-lo voltar à realidade das luzes. Prosseguiu dizendo que na terceira aparição, uma delas emitiu um som, assim como: *plover*. O ancião imediatamente identificou a luz como um *plover* (carambola), pássaro aquático do tamanho de uma codorna. Mais tarde, nessa noite e em muitas outras ocasiões, ambos observaram o mesmo fenômeno. Depois de mais algumas histórias de arrepiar cabelos sôbre o velho Texas, partimos.

Nossa próxima parada foi no escritório federal de proteção à fauna em Lubbock, onde obtivemos uma preleção sôbre *plovers*. Havíamos explicado nosso interêsse e o encarregado cooperou. Vivera no Texas tôda sua existência e era conhecedor da vida silvestre. O peito branco e oleoso de um *plover* podia facilmente refletir a luz, mas usualmente os tais pássaros não viajam em número maior do que dois de cada vez, no máximo três. O encarregado jamais

ouvira falar ou vira-os viajando em bandos de quinze ou trinta, mas, talvez, isso não fôsse impossível. Patos, sim, mas *plovers* provavelmente não. Disse ainda que, por alguma razão desconhecida, naquele outono havia quantidade maior dêsses pássaros do que a habitual.

Eu estava ansioso para levar os negativos que Hart nos havia emprestado ao laboratório fotográfico do Campo Wright, mas deveria realizar mais uma visita. Desejava entrevistar duas senhoras que tinham visto um estranho objeto pairando perto de seu automóvel, bem como deveria relatar todos os fatos antes de partir de Lubbock. Dois investigadores especiais da Fôrça Aérea da Base Reese ofereceram-se para conversar com as senhoras, e dessa maneira permaneci na base aérea a fim de terminar o relatório.

Naquela noite, quando os dois investigadores regressaram, fiquei sabendo da história. Ambos tinham passado o dia todo conversando com elas e, ao mesmo tempo, efetuando uma verificação discreta sôbre seu passado.

As duas senhoras, mãe e filha, haviam partido de sua residência em Matador, Texas, 120 quilômetros a nordeste de Lubbock, aproximadamente às 12:30 horas, em 31 de agosto. Viajavam de automóvel, quando avistaram, súbitamente, um objeto em forma de “pêra” a 150 passos mais à frente. Estava a um lado da estrada, cêrca de 12 metros de altura, no ar. A coisa derivava lentamente para leste, “com velocidade menor à de decolagem de um Piber Cub”. As senhoras prosseguiram por mais cinqüenta passos, pararam e saíram do carro. O objeto, cujo tamanho haviam comparado ao de uma fuselagem de B-29, continuava a derivar vagarosamente. Não havia sinal de escape de gases e não ouviram qualquer ruído, mas notaram uma “vigia” ao lado do objeto. Dentro de alguns segundos, êste começou a adquirir velocidade e rapidamente subiu, perdendo-se de vista. Enquanto subia, parecia animado de um movimento em espiral apertada.

A investigação demonstrou que as duas senhoras eram “pessoas idôneas”, sem qualquer talento ou motivo para inventar tal história. A filha possuía certo conhecimento de aeronaves. Seu marido era oficial da Fôrça Aérea e achava-se na Coréia, tendo ela vivido nas proximidades de bases aéreas por vários anos. As senhoras declararam que o objeto “derivava” para leste, o que possivelmente indicava estar sendo

levado pelo vento, mas uma investigação posterior revelou que o corpo estranho se movia *contra* o vento.

Os dois investigadores haviam trabalhado o dia todo, regressando sem a menor indicação de que o objeto pudesse ser identificado.

Êste caso era a parte final de meu volumoso relatório sôbre o caso de Lubbock.

Na manhã seguinte, enquanto seguia para o aeroporto a fim de apanhar um avião de carreira para Dayton, tentei coordenar o que sabia. Era difícil acreditar que tudo quanto ouvira era real. Havia uma grande asa voadora passado sôbre Albuquerque e percorrido 400 quilômetros em cêrca de 15 minutos? Se assim fôsse, a velocidade teria sido de 1.450 quilômetros por hora, aproximadamente. Teria a estação de radar em Washington captado o mesmo objeto? Eu verificara as distâncias no grande mapa da sala de contrôle de vôo pouco antes de sair de Reese. Lubbock distava da estação de radar 2.100 quilômetros. Conversando com algumas pessoas, decidimos que as luzes ainda se achavam nos arredores de Lubbock às 23:20 horas, e o radar as havia captado pouco depois de meia-noite. Deveria ter viajado cêrca de 1.260 quilômetros por hora. Esta velocidade era regularmente aproximada dos 1.450 km horários marcados pelos dois aparelhos de radar. As fotografias das luzes estavam de acôrdo com a descrição de que o empregado da Comissão de Energia Atômica e sua espôsa tinham visto em Albuquerque. Ninguém em Lubbock, no entanto, havia dito ter visto uma “asa voadora” com luzes. Tudo isto dançava em meu cérebro quando desci do automóvel na base do aeroporto de Lubbock.

Meu avião já tinha aterrado; apresentei meu bilhete, apanhei um jornal matutino, corri e tomei lugar no avião. Sentei-me junto a um homem que usava um *stetson* (famoso tipo de chapéu londrino), e botas de *cow-boy*. Logo descobri que era um fazendeiro de Lubbock, aposentado.

Na primeira página do jornal havia o relato de um grande meteoro que havia passado na noite anterior através do Novo México, oeste do Texas e Oklahoma. De acôrdo com a notícia, fôra uma passagem espetacular que surpreendera os habitantes de Lubbock. A história despertou-me o interesse porque eu vira o meteoro. Tinha sido uma visão espetacular e eu podia compreender muito bem por que tais

coisas poderiam ser chamadas de UFOs. Meu companheiro de viagem percebera que eu lia a história do meteoro, porque comentou ter um seu amigo — que o havia conduzido ao aeroporto — também visto o fenômeno. Conversamos sobre o mesmo, e isto nos conduziu à discussão de outros acontecimentos incomuns, que o deixou à vontade para falar sobre Luzes de Lubbock. Perguntou-me se eu já ouvira falar nessas luzes. Respondi que ouvira algumas vagas referências. Assim, eu esperava evitar que meu interlocutor desandasse a relatar histórias sobre as quais eu já me encontrava saturado nos últimos cinco dias. Mas não fui feliz. Tive que ouvir todos os pormenores novamente.

Enquanto êle falava, recostei-me em minha poltrona, esperando uma coisa certa que iria acontecer. Esta logo veio. O fazendeiro hesitou, e o tom de sua voz mudou para algo de excusa, algo de orgulho. Eu já tinha sentido essa transição por várias vezes nos últimos meses; ia falar-me de um UFO que havia observado; ia contar-me como tinha visto as luzes azuis-esverdeadas. Mas eu me enganara; o que êle me contou, arrancou-me do tédio.

Na mesma noite em que os professôres observaram a formação de luzes, a espôsa do fazendeiro tinha visto alguma coisa. Ninguém em Lubbock sabia da história, nem mesmo seus amigos. Êle não desejava que alguém pudesse supor que êle e a espôsa estavam doidos. Contava-me o caso por ser eu um estranho. Logo depois do escurecer, sua espôsa havia ido ao quintal para recolher alguma roupa que se achava nos varais; êle permanecera dentro de casa lendo o jornal. Súbitamente, sua mulher chegou correndo, “mais branca do que as roupas que sobraçava”. Tanto quanto podia lembrar-se, o fato ocorrera dez minutos antes da primeira observação dos professôres. Neste ponto interrompeu a história para falar-me que sua mulher não era inclinada às coisas estranhas e jamais havia inventado histórias. Esta classificação de caráter também era o padrão dos contadores de histórias de UFOs. A perturbação de sua espôsa era motivada por ter visto um grande objeto deslizar rápida e silenciosamente sobre a casa. Disse que a coisa parecia “um avião sem o corpo”. Na parte traseira da asa havia pares de luzes azuis. A observação de Albuquerque! Disse-me que não tinha menor idéia do que sua espôsa pudesse ter visto, mas julgava a história interessante.

A história *era* interessante. Atingiu-me em cheio. Eu sabia que o fazendeiro e sua espôsa não tinham possibilidade de ter ouvido o caso do casal de Albuquerque, conhecido apenas do casal e de alguns elementos da Fôrça Aérea. A hipótese de que ambas as histórias tivessem sido inventadas era de possibilidade infinitesimal, especialmente porque nenhuma das duas coincidia com a descrição padronizada das luzes de Lubbock. Ponderei sôbre quantas outras pessoas em Lubbock, Albuquerque e outros lugares do sudoeste tinham visto um UFO semelhante durante êsse tempo, hesitando em revelar a observação.

Esforcei-me ainda por obter mais alguns pormenores do fazendeiro, mas êste me havia revelado tudo o que sabia. Em Dallas, tomei um avião de passageiros com destino a Dayton, enquanto meu amigo prosseguia para Baton Rouge, sem saber o que havia acrescentado à história das Luzes de Lubbock.

Durante o vôo para Dayton, arquitetei um plano de ataque para as milhares de palavras que constituíam as notas que havia tomado. Decidi que o melhor a fazer seria tratar cada caso da série "Luzes de Lubbock" como casos isolados. Parecia que todos dependiam uns dos outros para assumirem a importância que deviam ter. Se os objetos relatados em diversos casos pudessem ser identificados, os demais transformar-se-iam simplesmente em observações comuns de UFOs. As fotografias feitas por Carl Hart Junior figuravam em minha agenda como o item número um.

Logo que cheguei a Dayton, levei os negativos para o Laboratório de Reconhecimento de Fotografias do Campo Wright. Êste laboratório, operado pelos mais competentes peritos da Fôrça Aérea, executava tôdas as análises de fotografias que lhe mandávamos. Imediatamente puseram-se a trabalhar nos negativos, e dentro de pouco tempo obtiveram os resultados.

Originalmente, havia cinco fotos mas Hart sômente nos apresentou quatro quando as pedimos por empréstimos. Os negativos estavam muito maltratados, sujos e cheios de riscos em consequência da quantidade de pessoas que os haviam manuseado, de sorte que era difícil distinguir entre os objetos fotografados e as manchas de poeira e riscos. O primeiro trabalho do laboratório foi verificar se cada man-

cha nos negativos era, na realidade, uma imagem fotográfica. Verificaram que as fotografias mostravam uma formação de luzes em V invertido.

Em cada foto a imagem individual de uma luz se achava muito difusa em virtude do movimento da câmera, mas através de cuidadoso escrutínio de cada imagem, fôra possível determinar que as luzes fotografadas por Hart eram circulares, semelhantes a pontos de uma fonte de luz, assim como uma estrêla brilhante ou uma lâmpada distante. A seguir, fizeram ampliações dos negativos e cuidadosamente anotaram a posição de cada luz na formação.

Em cada fotografia, as luzes individuais na formação mudavam de posição seguindo um padrão definido.

Um fator adicional, salientado pelo relatório, foi que, embora as fotografias tivessem sido tiradas em noite sem nuvens, no fundo não se viam imagens de estrêlas. Isto provou que as luzes, com excesso de exposição nas fotografias, eram bem mais brilhantes que as estrêlas, ou tinham impressionado a película mais do que a luz das estrêlas.

Era só o que as fotografias demonstravam, sendo impossível determinar o tamanho de cada imagem do grupo, velocidade ou altitude.

O passo seguinte seria tentar duplicar o que Hart disse ter feito. Com o auxílio de diversos amigos, tentamos fotografar uma luz em movimento. Quando entrevistamos Hart em Lubbock, êle nos conduziu ao quintal, de onde havia batido as chapas justamente na trajetória das luzes. Fizemo-lo calcular a velocidade de um vôo imaginário de luzes e computamos o tempo. Quatro segundos. Tínhamos uma câmera idêntica à que Hart havia usado e fizemos uma luz deslocar-se com a mesma velocidade dos UFOs, tentando tirar fotografias. Em quatro segundos pudemos disparar a máquina apenas duas vezes, obtendo fotografias de má qualidade. Tinham saído muito borradas, piores que as de Hart, o que se devia à exposição de 1/10 por segundo. Repetimos por diversas vezes a experiência, tôdas elas com os mesmos resultados. Isto fêz com que muita gente duvidasse da autenticidade das fotografias de Hart.

Com o resultado final do relatório do laboratório em minhas mãos, ainda eu não tinha encontrado uma solução. O relatório era interessante, mas nada provava. Tudo quanto

eu havia obtido eram as opiniões dos melhores peritos que podia encontrar. Um fisiologista do Laboratório Aeromédico destruiu imediatamente as noções que havíamos adquirido, declarando que se Hart ficara excitado ao avistar as luzes, poderia com facilidade ter tirado três fotografias em três segundos, embora nós só tivéssemos conseguido duas. Vários fotógrafos profissionais, um dos quais famoso elemento da revista *Life*, declarou que se Hart estivesse acostumado com sua câmara e tivesse prática de fotografar objetos em movimento, suas fotografias seriam muito menos borradas que as nossas. Lembrei-me de ter ouvido que Hart havia fotografado acontecimentos esportivos para o jornal de Lubbock, o que requeria boa técnica.

As fotos não coincidiam com a descrição das luzes que os professôres tinham visto; na realidade, os professôres estavam firmemente convencidos de que as fotografias haviam sido fabricadas. Viram luzes fracas e, no entanto, as fotos mostravam luzes que deveriam ter sido extremamente brilhantes. Hart observara uma formação perfeita, ao passo que os professôres, exceto na primeira observação, haviam visto grupos desordenados. Seria difícil explicar a disparidade na formação. Naturalmente, não era impossível que na noite em que Hart viu as luzes, estas estivessem voando numa formação em V. Da primeira vez em que os professôres as viram, formavam um semicírculo.

Também difícil seria explicar a intensidade das luzes. Voltei ao Laboratório de foto-reconhecimento. Perguntei-lhes se havia alguma situação que pudesse causar a diferença. Responderam afirmativamente. Uma fonte de luz intensamente brilhante que tivesse côr acima do vermelho no espectro, quase infravermelha, poderia produzir a diferença. O olho não é sensível a tal luz, que poderia parecer fraca para a visão e "brilhante" no filme. Perguntei-lhes que espécie de fonte de luz. Segundo disseram, havia diversas possibilidades para quem quisesse especular. Por exemplo, as temperaturas extremamente altas. Mas além disso não diziam mais nada. Neste mundo nada temos que voe e que, embora de luz fraca para os olhos, revele luz intensa nos filmes.

E aqui terminei a investigação das fotografias, enquanto a investigação em si terminava num "ponto morto". Minha conclusão oficial, mais tarde liberada para, a imprensa, foi

a seguinte: “Nunca se provou que as fotografias fossem originárias de uma mistificação, mas tampouco se provou que fossem genuínas”.

Não havia resposta definitiva.

O esforço da investigação passou, então, para a observação dos professôres. A parca quantidade de dados que eu obtivera pareciam ser exatos, mas nada concluía quanto a uma resposta definida. Haviam tomado duas medidas: o tempo decorrido para a trajetória no céu e um ângulo de um lado da formação ao outro. Todavia, estas medidas não significavam muito porque não se sabia a altitude em que a formação de luzes passara. Se se imaginasse que os objetos tivessem passado a uma altura de 3.000 metros, poder-se-ia facilmente computar sua velocidade como de 5.800 quilômetros horários — cinco ou seis vezes a velocidade do som. A formação teria, de extremo a extremo, uma largura de 580 metros. Se cada luz fosse um objeto separado, seu diâmetro estaria na vizinhança dos 30 metros. Estes dados eram apenas uma “adivinhação”, pois que ninguém sabia se as luzes estavam acima ou abaixo de 3.000 metros. Se estivessem acima, teriam estado a voar mais depressa e seriam maiores; se abaixo de 2.000 metros, mais vagarosamente e seriam menores.

A única indicação sólida, enquanto o oficial de Inteligência da Base Aérea de Reese e eu estávamos investigando a observação dos professôres, era de que os UFOs seriam pássaros refletindo as luzes da cidade; especificamente, os pássaros chamados *plovers*. O velho *cow-boy* de Lamesa havia descrito algo idêntico ao que os professôres tinham visto, e tratava-se de *plovers*. Além disso, tôdas as vezes em que os professôres deixavam a vizinhança de seus lares a fim de procurar as luzes, não as viam, mas suas esposas, que ficavam em casa, as avistavam. Se as “luzes” fossem pássaros, estariam voando baixo e não poderiam ser vistas senão de algumas dezenas de metros. Durante minha permanência em Lubbock, eu havia observado que diversos bulevares eram iluminados pela luz azulada do vapor de mercúrio. A meu pedido, o oficial de Inteligência de Lubbock remeteu-me pelo correio aéreo um mapa da cidade, no qual se achavam marcadas as ruas iluminadas com vapor de mercúrio. O local em que os professôres haviam feito suas observações era próximo a uma dessas ruas. A grande falha nesta teoria era

que pessoas que viviam a muitos quilômetros de um bulevar iluminado com aquêlo tipo de luz, também tinham observado as luzes. Quantas dessas observações se deviam ao poder de sugestão e quantas eram autênticas, eu jamais poderia saber. Se soubesse, teria sido possível assinalar tôdas as observações de Lubbock e, acaso estas estivessem tôdas localizadas nas proximidades dos bulevares, então a resposta seria: pássaros. Isto, no entanto, era impossível.

O fato de as luzes não emitirem qualquer som, podia ser uma indicação. Pássaros e fenômenos luminosos não fazem ruído, mas que dizer de objetos de dimensões apreciáveis, viajando na velocidade do som ou além dela? Aviões a jato não voam tão rapidamente quanto o som, mas fazem um ruído enorme. Projéteis de artilharia, que voam muito mais rápido que qualquer aeronave, siblam ao se deslocarem no ar. Eu sabia que grande parte do ruído dos jatos origina-se do escape dos gases aquecidos pelo tubo de saída na cauda, mas não sabia exatamente o quanto produziria êsse ruído. Se um avião a jato de motor silencioso pudesse ser construído, que ruído faria? De que distância o ruído poderia ser ouvido? Para obter a resposta, entrei em contacto com o Laboratório da NACA na Base Aérea de Langley, uma organização do Govêrno especializada em pesquisa aeronáutica. Também não sabiam. Nem êles nem ninguém jamais havia feito qualquer pesquisa neste sentido. A opinião era de que o ruído de tal avião não poderia ser ouvido a 1.500 ou 3.000 metros de distância. Os especialistas em aerodinâmica do Laboratório de Aeronaves do Campo Wright estavam de acôrdo.

Telefonei aos Laboratórios de Pesquisas Balísticas do Campo de Provas de Aberdeen, Maryland, para saber por que as balas de artilharia siblam. Haviam criado e estudado diversos tipos de projéteis, portanto, se alguém pudesse responder à pergunta, deviam ser êles. Disseram que o silvo dos projéteis de artilharia, em sua maioria, é, provávelmente, causado pelo fundo chato do projétil. Se um projétil perfeitamente aerodinâmico pudesse ser usado, não teria nenhum silvo perceptível.

O que descobri, ou o que não descobri, relativamente ao som de um objeto que se move com muitas vêzes a velocidade do som, caracterizava cada pergunta que se fazia a respeito dos UFOs. Estávamos trabalhando num campo em que ine-

xistiam soluções definidas e definitivas para o problema. Em certos casos estávamos palmilhando caminhos em que nenhuma pesquisa ainda havia sido feita. Assim, o problema de analisar os UFOs transformava-se em coleta de opiniões. Tudo quanto podíamos esperar era que as opiniões obtidas fossem as melhores.

Minhas tentativas para obter uma conclusão definitiva quanto ao que os professôres tinham visto, em nada resultaram. Não logrei maior êxito do que na tentativa para alcançar alguma conclusão quanto à autenticidade das fotos.

Foi feito um relatório completo da análise das observações das asas vistas pelo fazendeiro e sua espôsa em Lubbock e pelo empregado da Comissão de Energia Atômica e sua espôsa em Albuquerque. A história das duas senhoras que viram um objeto em forma de pêra, côr de alumínio, pairando nas proximidades da estrada, nos arredores de Matador, Texas, foi estudada, verificada e reverificada. Nada de definitivo se pôde obter destas três observações.

Quando, finalmente, comecei a trabalhar no relatório da estação de radar do Estado de Washington, os dados sôbre as condições atmosféricas, então existentes, haviam chegado. Passei o relatório aos especialistas de eletrônica do ATIC. Êstes efetuaram a análise e determinaram que os alvos haviam sido causados por perturbações atmosféricas, embora se tratasse aqui de um caso de fronteira. Além disso, conjecturaram que, desde que os alvos haviam sido captados em dois aparelhos de radar, se eu verificasse melhor concluiria que ambos pareciam diferentes nos dois vídeos. Esta é uma das características dos alvos formados por perturbações atmosféricas quando captados por aparelhos de radar que operam em freqüências diferentes. Fiz a verificação. Telefonei à estação de radar e falei com o capitão encarregado, chefe da equipe que operava na noite em que o alvo foi captado.

O alvo fôra igual nos dois vídeos. Esta tinha sido uma das razões por que o relatório havia sido feito, disse-me o capitão. Se o alvo fôsse o mesmo nos dois aparelhos de radar, êle não teria feito relatório algum, pois que então pensaria ter captado apenas um alvo "atmosférico". Perguntou-me o que o ATIC achava da observação. Disse-lhe que o Capitão James pensava tratar-se de alvo atmosférico. Ao terminar a conversa telefônica, ainda pude ouvir algum comentário sôbre gente que vive em cadeiras giratórias a

muitos quilômetros do aparelho de radar mais próximo... Depreendi que o capitão não concordava em que o alvo havia sido causado pelas condições atmosféricas reinantes na ocasião. Mas assim é como o caso ainda permanece hoje.

Embora o caso de Lubbock esteja oficialmente morto, a lembrança continua. Nunca mais houve nenhum relatório sobre "asas voadoras" nos quais se pudesse confiar, mas luzes, de certo modo semelhantes àquelas vistas pelos professôres, têm sido observadas. Em cêrca de 70 por cento dos relatos provou-se que eram pássaros refletindo as luzes da cidade.

Os elementos conhecidos do caso citado, as observações dos professôres e as fotografias de Hart, têm sido arrastados para um lado e para outro, sobre todos os papéis em que aparecem coisas escritas, do tipo mais grosseiro às páginas limpas do *Life*. Os viciados em discos estudaram-nos, admitindo-os como prova geral conclusiva de que os UFOs são interplanetários. O Dr. Donald Menzel de Harward, estudou o caso de Lubbock e reduziu-o a nada, nas revistas *Look* e *Time* e em seu livro *Flying Saucers*, com a teoria de que os professôres estavam simplesmente vendo a refração das luzes da cidade. Mas nenhuma dessas pessoas tinha examinado os relatórios. Esta é a primeira vez que êle é publicado.

As únicas pessoas que, fora do Projeto Blue Book, tinham estudado o caso completo das luzes de Lubbock, eram os componentes de um grupo que, por sua associação com o Governo, tinha completa liberdade para examinar nossos arquivos. E estas pessoas não eram escritores de panfletos ou fanáticos de olhos arregalados: eram cientistas — peritos em foguetes, físicos nucleares e técnicos do Serviço de Inteligência. Haviam-se associado para estudar nossos relatórios sobre UFOs por estarem convencidos de que alguns dos relatados eram naves interplanetárias, e a série de Lubbock consistia num desses relatos. O fato de que as formações de luzes ofereciam aspectos diferentes não os preocupava; na realidade, isto os convenceu ainda mais de que suas idéias quanto à operação de uma astronave eram corretas.

Êste grupo de cientistas acreditava que as máquinas espaciais, ou pelo menos a parte das máquinas que se aproximava da Terra, deveriam ter asas de configuração muito acentuada em flecha. E acreditavam que para a propulsão e contrôle da máquina, esta deveria ter também uma série de pequenos orifícios no bordo de fuga. Várias combinações

dêstes pequenos jatos seriam acionados para serem obtidas diversas posições de vôo. As luzes que as diversas pessoas observaram diferiam em seu arranjo porque a máquina se achava em diferentes posições de vôo.

(Três anos mais tarde, o Govêrno canadense anunciaria que era isto exatamente o que planejara para controlar o disco voador em tentativa de construção. Foram obrigados a abandonar os planos para a aeronave discoidal, mas agora o projeto seria continuado pela Fôrça Aérea Americana.)

Esta é a história completa das luzes de Lubbock, da maneira em que se encontra nos arquivos da Fôrça Aérea, uma das mais interessantes e controvertidas coleções de observações de UFOs jamais chegadas ao conhecimento do Projeto Blue Book. Oficialmente, tôdas as observações, exceto a do UFO captado pelo radar, são tidas como “desconhecidas”.

Pessoalmente, pensei que as luzes vistas pelos professôres podiam ser alguma espécie de pássaros refletindo as luzes de vapor de mercúrio das ruas, mas eu estava errado. Não eram pássaros e não eram luzes refratadas, mas também não eram aeronaves. As luzes que os professôres viram — a espinha dorsal da série das Luzes de Lubbock — foram positivamente identificadas como um fenômeno comum e natural, facilmente explicável.

É uma pena que não possa divulgar exatamente a maneira pela qual a solução foi encontrada. Trata-se da história interessante de como um cientista criou os instrumentos necessários para seguir as luzes e como gastou inúmeros meses testando a teoria até finalmente encontrar a solução. Contar a história conduziria à sua identificação; em troca do relato, prometi-lhe completo sigilo quanto a seu nome. Convenceu-me de que tinha a resposta, e depois de ouvir centenas de explicações sôbre UFOs não me convenço facilmente.

Com a base mais importante das Luzes de Lubbock “solucionada”, isto é, as observações dos professôres, as outras tornaram-se apenas bons relatórios de UFOs, nada mais.

O NOVO PROJETO GRUDGE

DURANTE o tempo que passei em Lubbock, o Tenente Henry Metscher, que me auxiliava no Projeto Grudge, tinha feito uma seleção das informações trazidas de Fort Monmouth, Nova Jersey, pelo Tenente Jerry Cummings e o Tenente-Coronel Rosengarten, e encontrado solução para o caso.

O UFO que o aprendiz de operador de radar havia suposto estar viajando a velocidade extraordinária, revelou ser um avião convencional que desenvolvia 965 quilômetros horários. O estudante confundira-se na tentativa de fazer funcionar o mecanismo automático de seguir o alvo. A observação dos dois oficiais que viajavam a bordo de um avião a jato T-33, reduzida às devidas proporções por Metscher, provou que os oficiais tinham avistado um balão.

A segunda observação da série de UFOs captados por radar, foi igualmente devida a um balão. O chamado interurbano do Quartel-General ao ATIC, solicitando informações urgentes quanto à altura em que o objeto se encontrava, era apenas para resolver uma aposta. Alguns oficiais haviam presenciado o lançamento do balão e tinham feito apostas quanto à altitude.

As observações de radar do segundo dia originavam-se de um outro balão e condições meteorológicas — ambas aumentadas pela firme convicção de que alguma coisa estranha acontecia nos céus de Nova Jersey.

A solução do caso de Fort Monmouth nos havia subido à cabeça e estávamos convencidos de que com um pouco de pesquisa diligente estaríamos pondo por terra os discos como se fôssemos campeões de tiro ao alvo. Com tóda confiança

ataquei o Caso de Long Beach, que havia pôsto de lado a fim de seguir para Lubbock, Texas. Mas se os discos voadores pudessem rir, provavelmente estariam a riscar nossa atmosfera zombando de nós. Para êste caso não havia solução satisfatória.

No relatório original descrevendo como os seis F-86 deram caça ao UFO que voava alto sôbre Long Beach, o oficial de Inteligência que o havia escrito dizia ter verificado todos os vôos de aviões, e por conseguinte êstes achavam fora de cogitação.

O UFO poderia ter sido um balão, por isso telegrafei ao destacamento de meteorologia da Fôrça Aérea, no Aeroporto Municipal de Long Beach. Eu desejava o registro do percurso de qualquer balão que tivesse estado no ar às 19:55 horas do dia 23 de setembro de 1951.

Enquanto aguardava resposta às minhas duas mensagens telegráficas, o Tenente Metscher e eu iniciamos a seleção de velhos relatórios. Era um trabalho de vulto, porque em 1949 o antigo Projeto Grudge havia sido dissolvido e os arquivos jogados dentro de alguns caixotes e armazenados. Hank e eu tínhamos agora quatro gavetas repletas da massa heterogênea de cartas, relatórios, cópias de cartas e memorandos.

Mas não consegui avançar muito na seleção, porquanto a encarregada da distribuição do correio trouxe-me a cópia de um telegrama recém-chegado. Comunicava a observação de um UFO em Terre-Haute, Indiana. Tomei conhecimento do conteúdo e disse a Metscher que voltaria em breve, depois de encontrar uma rápida solução para o caso, a fim de ajudá-lo na seleção. Resolver êste problema, entretanto, não me foi tão fácil.

A narrativa vinda de Terre-Haute dizia que em 9 de outubro, um empregado do CAA no Aeroporto Municipal de Hulman, observara um UFO prateado. Três minutos mais tarde, um pilôto que voava a leste de Terre-Haute também vira objeto semelhante. Faltavam pormenores, mas com alguns telefonemas consegui obter a história completa.

Às 13:43 horas do dia 9, um funcionário do CAA no aeroporto caminhava pelo pátio em frente ao prédio da administração, quando olhou para o céu. Por que, êle não sabia, mas com o canto dos olhos percebeu um clarão súbito no horizonte sudeste. Parou e olhou para onde o clarão apare-

cera, se bem que nada pôde ver. Ia prosseguir em seu caminho quando notou o que descreveu como um ponto de luz, exatamente onde tinha havido o clarão. Dentro de um segundo ou dois, o ponto de luz tornou-se maior, evidenciando que alguma coisa se aproximava do aeroporto em velocidade espantosa. Enquanto olhava, o objeto se tornava cada vez maior, até passar como relâmpago sôbre o aeroporto e desaparecer a noroeste. Tudo havia ocorrido tão rapidamente, que o funcionário do CAA ficara perplexo e não havia chamado qualquer pessoa do hangar próximo para testemunhar a ocorrência. Depois que se acalmou, pôde lembrar-se de alguns fatos. Tinha observado o UFO durante uns quinze segundos, e durante êste tempo o objeto passou de um horizonte ao outro. Parecia uma “bola de ténis achatada”, de côr prateada, brilhante, e quando exatamente sôbre o aeroporto “aparentava o tamanho de uma moeda de 50 centavos, segura à distância de um braço”.

Mas não era só o que constava da narrativa. Em questão de minutos após a observação, um piloto informou a torre de Terre-Haute, pelo rádio, ter visto um UFO. Voava de Greencastle, Indiana, para Paris, Illinois, quando justamente a leste desta última cidade olhou para trás, pelo lado esquerdo. No mesmo nível de seu avião, bastante próximo, estava um grande objeto prateado, com a forma de “uma laranja achatada”, pairando sem movimento no ar. O piloto observou-o durante alguns segundos e manobrou em curva fechada, rumando em direção ao corpo estranho. Êste começou a adquirir velocidade e partiu como bala para o nordeste. Pelo relógio de bordo eram 13:45, exatamente dois minutos após a observação de Terre-Haute.

Ao terminar meus telefonemas, sôbre uma carta aeronáutica marquei os pontos da observação. O funcionário do CAA tinha visto o UFO desaparecer no horizonte a noroeste. O piloto voava de Greencastle, no Estado de Indiana, em direção a Paris, Illinois, por isso estaria seguindo um rumo ligeiramente menor do que 270 graus, ou quase exatamente oeste. Encontrava-se a leste de Paris, quando, pela primeira vez, viu o UFO e, como disse ter olhado para trás, pelo lado esquerdo, o local onde observara o UFO seria exatamente aquêle em que o empregado do CAA vira o UFO desaparecer. Ambos os observadores haviam olhado em seus relógios logo após as respectivas observações; como os dois

relógios eram: aferidos através dos sinais de rádio, não poderia haver mais do que alguns segundos de discrepância entre uma observação e outra. Tudo quanto pude concluir foi que os dois homens haviam visto o mesmo objeto não identificado.

Conferi a trajetória de todos os balões no Midwest. Verifiquei as condições meteorológicas: dia claro, sem nuvens. Mandei examinar o passado dos dois observadores, bem como o tráfego aéreo, embora soubesse que o UFO não era um avião. Recorri à biblioteca da Universidade de Dayton a fim de instruir-me sobre a passagem diurna de meteoros, mas nada obtive para elucidar o caso. Pela descrição do empregado do CAA, este havia visto distintamente uma esfera achatada, de contornos nítidos, sem esteira de fumaça, centelhas etc. Um meteoro diurno, voando tão baixo que podia ser descrito como “uma moeda de 50 centavos à distância de um braço”, teria uma cauda de fumaça e faria um ruído capaz de sacudir a Esfinge. O objeto observado era silencioso. Além disso, nenhum meteoro pára o tempo suficiente para que um avião faça uma curva e consiga avistá-lo.

Conclusão: desconhecido.

Dentro de poucos dias chegaram os dados sobre o Caso de Long Beach e comecei a colocá-los em ordem. Um balão-sonda havia sido lançado do Aeroporto daquela cidade e se encontrava nas proximidades do local em que os seis F-86 tinham feito a tentativa para interceptar um UFO. Tracei a trajetória do balão, a alegada trajetória do UFO e a linha de vôo seguida pelos F-86. Eu sabia que a trajetória do balão e dos aviões era certa, porque aquêles tinha sido seguido através de marcações radiogoniométricas e êstes pelo radar. Somente num ponto as linhas de vôo do balão, do UFO e dos F-86 coincidiam. Quando os dois primeiros F-86 estabeleceram contacto visual com o UFO, estavam olhando quase diretamente para o balão. Mas, daí por diante, mesmo alterando o curso de vôo dos aviões, nada mais pude provar.

Ademais, os observadores meteorológicos de Long Beach declararam que durante o tempo em que a interceptação se processava, tinham ido para fora observar o balão que haviam lançado; era um dia excepcionalmente claro, por isso podiam vê-lo a grande altitude. Não viram os F-86 nas proximidades do balão. É um argumento mais forte: o balão

havia explodido dez minutos antes dos F-86 terem perdido o UFO de vista.

Passsei o caso ao Tenente Metscher. Ainda sob os efeitos de sua vitória no caso do Fort Monmouth, tentou demonstrar como as testemunhas tinham visto o balão. Conseguiu o mesmo que eu: nada.

Em 27 de outubro de 1951, foi oficialmente estabelecido o novo Projeto Grudge. Eu havia escrito as cartas necessárias e recebido os necessários endossos. Havia feito as estimativas, lançado os itens e justificado os custos diretos, incluindo número de auxiliares que iria necessitar. Tinha conferido, inferido e referido até conseguir as verbas para iniciar as operações. O passo seguinte seria empilhar tôda a papelada como uma barreira aérea, fazer os discos caírem lá dentro e pronto!

Eu conseguira uma política operacional muito flexível para o Projeto Grudge, porque ninguém sabia qual era o melhor método para resolver o problema. A única restrição que eu impunha era não permitir que meu pessoal perdesse tempo com especulações impossíveis. Nosso trabalho seria analisar as observações e tentar encontrar o que acreditássemos ser conclusões honestas e imparciais. Se não lográssemos identificar o objeto observado como balões, meteoros, planêtas e vários outros eventos comuns, muitas vezes chamados UFOs, marcaríamos a pasta com a palavra "Desconhecido", arquivando-a em lugar separado. Mais tarde, quando tivéssemos razoável número dêsses relatórios, iríamos estudá-los.

Enquanto fui chefe da comissão investigadora, esta era a nossa regra básica. Se algum de meus auxiliares se tornava contra os discos, não sendo mais capaz de realizar um exame imparcial de um relatório, era logo discriminado. Da mesma maneira, quem se tornasse um crédulo era afastado. Durante a fase inicial, estivemos muito ocupados para especular se os desconhecidos eram aeronaves, monstros do espaço, armas soviéticas ou visões etéreas.

Tive que afastar três elementos por serem muito pró ou muito contra.

No final de novembro de 1951, eu sabia quase tudo que havia acontecido antes do estabelecimento das comissões investigadoras, bem como sabia o que esperar. O pessoal do

Projeto Sign e do antigo Projeto Grudge cometeram muitos enganos. Estudei êsses enganos que me serviram como lições. Notei que meus antecessores tinham tido trabalho árduo. O meu seria um pouco mais fácil em virtude do trabalho pioneiro que haviam executado.

O Tenente Metscher e eu completamos a seleção das observações anteriores a 1951, arquivamos tudo em ordem, estudamos os casos e delineamos o procedimento futuro do novo Projeto Grudge.

Quando o Tenente-Coronel Rosengarten e o Tenente Cummings estiveram no Pentágono relatando ao Major-General Cabell os casos de Fort Monmouth, o general lhes havia dito que voltassem ao Pentágono tão logo o novo projeto estivesse em condições de funcionar. Tudo estava pronto, mas antes de expor minhas idéias ao Pentágono, julguei prudente testá-las com outras pessoas e observar-lhes a reação. O Coronel Frank Dunn, então chefe do ATIC, apreciou a idéia. Tínhamos muitos cientistas e engenheiros de renome que, periódicamente, visitaram o ATIC como assessores, e o Coronel Dunn havia sugerido que as opiniões e comentários dêstes homens seriam valiosos. Durante as duas semanas seguintes, cada visitante do ATIC que tivesse reputação como cientista, engenheiro ou sábio, recebia instruções sôbre UFOs.

Infelizmente, os nomes dessas pessoas não podem ser revelados, porque lhes prometi completo anonimato. A lista de seus nomes, entretanto, pode ser lida como uma página do "Grandes Homens da Ciência."

Ao todo, nove pessoas visitaram a comissão durante êste período experimental. Das nove, duas pensavam que a Fôrça Aérea estava perdendo tempo, uma podia ser classificada como indiferente e seis revelaram entusiasmo pelo plano. Isto foi para mim um choque. Tinha esperado reações que iriam de um zero absoluto a um suave vinte abaixo de zero. Ao invés, descobri que os UFOs vinham sendo livre e sèriamente discutidos nos círculos científicos. Na maioria, os visitantes imaginavam que a Fôrça Aérea havia sido ridicularizada nos estudos anteriores; agora sentiam-se felizes por saber que a comissão investigadora tinha sido restabelecida. Todos os visitantes, incluindo os dois que supunham estarmos perdendo tempo, tinham boas sugestões sôbre como proceder.

Todos ofereceram seus serviços para quando dêles pudéssemos precisar. Alguns destes cientistas tornaram-se amigos certos e assessores valiosos mais tarde.

Duas semanas antes do Natal de 1951, o Coronel Dunn e eu dirigimo-nos ao Pentágono onde eu exporia minhas idéias. O Major-General John A. Samford havia substituído o Major-General Cabell como Diretor de Inteligência, mas o General Samford deve ter sido pôsto a par da situação dos UFOs, porque nos revelou conhecedor dos aspectos gerais do problema. O Brigadeiro-General W. M. Garland fôra designado seu Assistente de Produção e seria o encarregado da fiscalização.

O Coronel Dunn em rápidas palavras expôs ao General Samford o que pretendíamos executar. Explicou-lhe nossa política básica de colocar à margem os casos classificados como desconhecidos sem fazer qualquer especulação, e o apreço dos cientistas que tinham ultimamente visitado o ATIC para conhecer nossos planos.

Houve algum debate quanto às responsabilidades da Fôrça Aérea e do ATIC em relação às observações. O General Garland declarou, e posteriormente confirmou por escrito, que era a Fôrça Aérea o único órgão responsável no exame e investigação das observações de UFOs. Dentro da Fôrça Aérea, a responsabilidade cabia ao ATIC. Êste fato, por seu turno, significava que o Projeto Grudge se responsabilizava por todos os relatórios enviados por qualquer dos ramos das fôrças armadas. Iniciei minha exposição relatando ao General Samford e seu Estado Maior a situação atual.

Os relatórios jamais haviam cessado de chegar desde junho de 1947. Havia uma certa correlação entre a publicidade e o número de observações, mas não constituía fato incontestado que os relatórios sòmente chegavam quando a imprensa começava a debater o assunto. Nos últimos meses, o número de observações tinha crescido visivelmente sem que a imprensa tivesse desenvolvido qualquer publicidade.

Os UFOs vinham sendo mais freqüentemente observados nas regiões vitais para a defesa dos Estados Unidos. As regiões de los Alamos, Albuquerque, Oak Ridge e Campo de Provas de White Sands eram as que ofereciam maior número de observações. Regiões portuárias, bases do Comando Aéreo Estratégico e zonas industriais, vinham em segundo lugar.

Os UFOs tinham sido observados em todos os Estados da União e em todos os países do mundo. O monopólio não pertencia aos Estados Unidos. (5)

Interessante era notar a freqüência das observações. Em todos os meses de julho havia uma súbita ascensão no número de observações. Julho era o mês clímax do ano. Também antes do Natal sempre havia uma ascensão, porém em escala menor.

O Relatório Grudge não havia solucionado o problema. Em verdade, a "falsa interpretação de objetos conhecidos" constituía a maioria das observações; o povo estava a ver balões, aviões, planêtas, mas não era esta a solução final. Havia alguns mistificadores, algumas mistificações, alucinações, procura de publicidade e pilotos fatigados, mas os relatórios enviados por estas pessoas constituíam menos de 1 por cento do total. Como sobra ficava um resíduo de muito boas e realmente "inexplicáveis" observações classificadas como "desconhecidas".

A qualidade das mesmas tornava-se cada vez melhor. Continham maior número de pormenores que podiam ser usados nas análises, e êstes pormenores eram cada vez mais precisos. Não obstante, ainda deixavam muito a desejar.

Todos os nove cientistas e engenheiros que tinham revisto o material sobre UFOs no ATIC, salientaram um ponto: deveríamos consignar a mais alta prioridade para conseguir medidas razoavelmente boas de velocidades, altitudes e dimensões dos objetos avistados. Isto serviria a um duplo propósito. Em primeiro lugar, tornaria mais fácil selecionar os relatórios sobre balões, aviões etc. Em segundo lugar e mais importante, se pudéssemos obter uma medição ainda que apenas razoavelmente boa de algum objeto a deslocar-se através de nossa atmosfera a alta velocidade, não se tratando de um meteoro, o enigma dos UFOs estaria muito mais próximo da solução.

Eu havia elaborado um plano para obter algumas medidas, e o apresentei ao grupo de militares para que sobre êle fizessem comentários.

Estava certo de que em pouco tempo a imprensa perceberia o renovado esforço da Força Aérea para identificar os UFOs. Quando isto acontecesse, ao invés de nos manifestarmos de modo misterioso sobre o problema, admitiríamos

livremente a existência do novo plano, esclarecendo a todos a situação real, declarando que tôdas as observações comunicadas à Fôrça Aérea receberiam cuidadosa consideração. Desta maneira encorajariamos maior número de pessoas a comunicar o que estavam vendo, e assim poderíamos obter maior quantidade de dados.

Para melhor explicar meu ponto de vista, fiz um desenho no quadro-negro. Supunha que um UFO é avistado sôbre uma cidade de tamanho regular. Podemos conseguir um ou dois comunicados, mas as descrições podem ser falhas. Isto de nada nos serve; só poderemos concluir que alguém viu algo que não pôde identificar. Mas suponham que cinqüenta pessoas dessa cidade enviem comunicações. Para nós seria proveitoso entrevistar tôda essa gente, procurando descobrir a hora em que haviam feito a observação e em que lugar se achava o objeto (direção e altura sôbre o horizonte). Poderíamos ser capazes de usar os dados fornecidos, efetuar triangulação e obter medidas razoáveis quanto à velocidade, altitude e dimensões.

O radar, naturalmente, daria medidas precisas de velocidade e altura, mas o radar não é infalível. Sempre haveria o problema das condições meteorológicas. Para alcançar-se dados exatos sôbre as observações com o radar, sempre é necessário provar que o alvo surgido na tela não foi ocasionado por condições atmosféricas peculiares. O radar tem grande valor, e eu mesmo declarei que desejávamos êsse tipo de observação, mas esta seria considerada apenas como esforço paralelo e não deveria tomar o lugar das observações visuais.

Na exposição de minhas idéias, salientei que até àquela data — final de 1951 — não havia prova positiva de que aeronaves desconhecidas pudessem existir. Tôdas as recomendações para a reorganização do Projeto Grudge eram baseadas unicamente no fato de que havia diversos relatórios inacreditáveis, ainda que de pessoas dignas do maior crédito. Não obstante, as observações eram apenas de discos voadores e não podiam ser consideradas como prova científica.

Todos os presentes à reunião concordaram. Haviam lido ou se pôsto a par dos relatórios citados. Na verdade, dois dos presentes tinham visto UFOs.

Antes que a reunião terminasse, o Coronel Dunn fez uma última pergunta. Eu sabia de antemão qual era a resposta,

mas desejava a confirmação. “Os Estados Unidos possuem alguma arma secreta que esteja sendo observada como UFO?”

A resposta foi um sonoro “não”.

Dentro de poucos dias fui notificado de que meu plano recebera “luz verde”. Eu já o havia escrito em forma de estudo interno e o remeti, através dos canais competentes, para a aprovação formal.

Era evidente, desde o princípio da reorganização do Projeto Grudge, que haveria perguntas, às quais ninguém do meu quadro de auxiliares era tènicamente competente para responder. Para ter uma equipe completa, eu necessitaria de um astrônomo, um físico, um químico, um matemático, um psicólogo e, provàvelmente, de uma dúzia de outros especialistas. Naturalmente, não seria possível ter tãda essa gente no quadro de auxiliares, por isso iria executar o melhor dentro das possibilidades. Contrataria alguma organização de pesquisa que já possuísse em seu quadro de auxiliares os tècnicos de que eu necessitava. Eu os chamaria tãdas as vèzes que seus serviços fõssem necessários.

Logo descobri uma firma interessada em tal contrato, e no dia seguinte ao do Natal, eu e o Coronel S. H. Kirkland, do gabinete do Coronel Dunn, partimos de Dayton para uma conferência de dois dias com o pessoal da firma em aprêço, a fim de delinear o que desejávamos. Esta organização não pode ser identificada porque ainda continua trabalhando em outros planos altamente secretos do Govêrno. Para defini-la chamá-la-ei “Projeto Bear” (Comissão Bear) (6)

A Comissão Bear de engenheiros e cientistas que formam seu quadro vai desde os peritos em subsolo a físicos nucleares. A firma cederia seus tècnicos na assistência ao Projeto Grudge, para qualquer problema sãbre UFOs que pudesse aparecer. Não contava com astrãnomos e psicãlogos, mas concordara em nos arranjar êsses elementos, subcontratando-os quando se fizesse necessário. Além de nos prover de cientistas em todos os ramos da ciãncia, faria dois estudos para o plano. Um sãbre o que se poderia esperar de uma pessoa que visse um UFO e se lembrasse da observãção, e outro um estudo estatístico das comunicações sãbre tais observãções. O resultado final do estudo, acãrca do poder de observãção de um espectador de UFOs, consistiria em um formulãrio de questões.

Desde que a Fôrça Aérea participara do problema, havia feito tentativas para a criação de um questionário, que deveria ser preenchido pelo observador. Vários tipos foram experimentados, mas todos apresentavam sérias desvantagens. O Projeto Bear, trabalhando com o Departamento de Psicologia de uma universidade, estudaria todos os questionários anteriores, comparando-os aos atuais relatórios de UFOs, tentando formular o melhor questionário possível. A idéia era torná-lo tão simples quanto exequível e extrair o máximo de dados exatos do observador.

O segundo trabalho que o Projeto Bear devia executar, seria um estudo estatístico de todos os comunicados sôbre UFOs. Desde 1947, a Fôrça Aérea havia acumulado 650 relatórios, mas se nosso plano para encorajar novas comunicações desse resultado, êste número logo se multiplicaria por dez. Para manusear êste volume de relatórios, o Projeto Bear faria um arquivo completo dos casos em cartões perfurados da IBM. Assim, quando quiséssemos qualquer informação dos arquivos, bastaria apertar alguns botões de uma seletora IBM, e dentro de poucos segundos teríamos o resultado. Cêrca de 100 itens relativos à comunicação de uma observação seriam colocados em cada ficha. Êstes itens incluíam tudo, desde a hora em que o objeto havia sido avistado até sua posição no céu, bem como a personalidade do observador. As perfurações nas fichas correspondiam aos itens nos questionários que o Projeto Grudge ia criar.

Além de nos proporcionar um método rápido para selecionar dados, o fichário da IBM dar-nos-ia um arquivo de *Modus operandi* (MO). Nosso arquivo MO seria igual aos usados pelos departamentos de polícia para arquivar os métodos de operação de um criminoso. Assim, quando recebêssemos um relatório, perfuraríamos as características do UFO num fichário que seria colocado na máquina, e o compararíamos com as características de outros relatórios cujas soluções conhecíamos. A resposta poderia ser que, de cem itens no cartão, noventa e cinco podiam ser iguais a relatórios anteriores de UFOs, nos quais patos haviam estado a voar sôbre uma cidade, refletindo suas luzes.

De volta ao ATIC, o Coronel Kirkland e eu estávamos bastante satisfeitos com a assistência que acreditávamos fôsse-mos obter do Projeto Bear.

Em poucos dias deixei novamente o ATIC, desta vez com destino ao Quartel do Comando da Defesa Aérea em Colorado Springs, Colorado. Eu desejava saber o quanto de apoio receberíamos da Defesa Aérea, assim como o que eu poderia fazer. Ao chegar, recebi instrução completa sobre o funcionamento do órgão e a promessa de que tudo seria feito, dentro de seu alcance, para auxiliar a solver o enigma dos discos voadores.

Tôda esta cooperação era algo que eu não havia ousado esperar. Fôra prevenido por anteriores componentes do Projeto Sign e do velho Projeto Grudge de que todos odiavam a palavra UFO. Eu teria que lutar por tudo quanto desejasse obter. Porém, uma vez mais estavam errados. Os cientistas que tinham visitado o ATIC, General Samford, Projeto Bear, e agora a Defesa Aérea, não podiam ter sido mais prestativos. Eu começava a perceber que havia um interesse muito mais profundo pelas observações do que poderia supor até então.

Enquanto percorria os Estados Unidos, estabelecendo o funcionamento do plano, os relatórios continuavam a chegar, e todos bons. Uma série de relatos era particularmente boa, provindo de um grupo de pessoas capacitadas na observação de coisas do céu — justamente os que executavam os lançamentos dos grandes balões *skyhooks* para a General Mills Inc. As comunicações do que haviam observado no trabalho de seguir balões de pesquisa, cobriam período superior a um ano. Os relatórios tinham sido enviados por saberem que o Projeto Grudge se reorganizava, examinando os relatos sob um ângulo diferente. Como outros muitos observadores de confiança, estas pessoas se tinham desiludido com a atitude anterior da Fôrça Aérea, e portanto se haviam recusado a mandar seus comunicados. Entendi que pudessem constituir boa fonte de informações, e desejando obter pormenores do que tinham visto, foi-me permitido ir a Minneapolis. Um cientista do Projeto Bear acompanhou-me. Lá chegamos, no dia 14 de janeiro de 1952, em meio a uma onda de frio e uma tempestade de neve.

A Divisão Aeronáutica da General Mills Inc. tinha registrado o percurso de todos os balões *skyhooks* lançados antes da primeira metade de 1952.

Conheciam seus balões sob tôdas as condições de iluminação, bem como meteorologia, aerodinâmica, astronomia

e UFOs. Conversei com os técnicos durante todo um dia, e cada vez que tentava insinuar a possibilidade de explicações naturais para os UFOs, encontrava atitude mais fria do que a neve lá fora.

Que os havia tornado tão seguros de que os UFOs não existiam? Em primeiro lugar, tinham visto muitos. Um deles declarou que uma equipe encarregada de acompanhar a trajetória dos balões já havia observado tantos, que quando avistaram mais um já não se mostravam tão alvoroçados. E não havia explicação para o que viam.

Por exemplo: em 16 de janeiro de 1951, duas pessoas da General Mills e quatro outras de Artesia, Novo México, observaram um balão *skyhook* do aeroporto de Artesia. Durante uma hora, os controladores vigiavam o balão e tomavam suas notas, quando um dos componentes do grupo avistou dois pequeninos pontos no horizonte, a noroeste. Pensando tratar-se de dois aviões aguardados no aeroporto, como tal apontou-os aos companheiros. Mas, enquanto olhavam, os dois pontos aproximaram-se rapidamente, permitindo-lhes verificar que os dois “aviões” eram, na realidade, dois objetos sem brilho, côr de prata, redondos, voando em formação cerrada. Os dois corpos continuaram a aproximar-se e, em seguida, acercaram-se do balão. Ao alcançá-lo, circularam ao seu redor e desapareceram a seguir, no horizonte a noroeste. Ao rodearem o balão, os dois corpos inclinaram-se, revelando aos observadores sua forma discoidal.

Quando os dois UFOs rodearam o balão, os observadores tiveram a oportunidade de comparar-lhes o tamanho com o do *skyhook*. Se os objetos chegaram tão perto como parecia terem chegado, seu diâmetro seria de 20 metros.

Depois de minha visita à General Mills Inc., não podia deixar de lembrar-me de um artigo publicado numa revista, cêrca de um ano antes. Dizia inexistir uma só observação de disco que não pudesse ser atribuída a um balão *skyhook*.

Poucos dias após meu regresso ao ATIC, fiz novamente as malas. Desta vez meu destino era Nova Iorque. Uma mensagem de alta prioridade chegara ao ATIC, descrevendo como um piloto da Marinha, sôbre o Campo Mitchel, em Long Island, havia dado caça a um UFO. Tratava-se de uma boa observação.

Lembro-me de minha viagem a Nova Iorque, porque meu trem passou por Elisabete, Nova Jersey, muito cedo, e pude ver o incêndio causado pela queda de um Convair da American Airlines. Êste era o segundo dos três trágicos acidentes naquele aeroporto.

Na manhã anterior, em 21 de janeiro, um piloto da Marinha havia decolado do Campo Mitchel em um TBM. Era um tenente-comandante, tinha voado na Segunda Guerra Mundial e atualmente desempenhava as funções de engenheiro no Centro de Aparelhos Especiais da Marinha em Long Island. Às 9:50 horas, havia abandonado o circuito do tráfego e estava mais ou menos a 800 metros de altura, em órbita ao redor do aeroporto. Encontrava-se a sudeste do campo, quando avistou logo abaixo um objeto localizado “a três comprimentos da pista, a sudeste”. Disse-me que o objeto parecia o tópo de um pára-quadras. Era branco, e o piloto pensava ter distinguido seus bordos laterais. Disse mais, ter julgado que o UFO se deslocava muito rápido para estar sendo levado pelo vento e era como se visse alguém que houvesse saltado de pára-quadras, vendo-se o tópo dêste. Estava para dar aviso à torre, quando, súbitamente, percebeu que êste “pára-quadras” prosseguia em curso perpendicular à direção do vento. Fazia poucos minutos que decolara e sabia de que direção o vento soprava.

Enquanto observava o objeto, fôsse o que fôsse (agora já não pensava tratar-se de um pára-quadras), êste começou a subir gradualmente. O piloto subiu também, permanecendo pouco mais acima e à direita. Então, o estranho objeto começou a fazer uma curva para esquerda e o piloto acompanhou-o, tentando interceptá-lo por dentro da curva, mas ultrapassou-o e passou por cima. O UFO continuou a curva, ao mesmo tempo que adquiria velocidade. O piloto baixou o nariz do TBM, deu-lhe mais potência e seguiu o objeto que agora estava em seu nível de vôo. Dentro de poucos segundos, o UFO descreveu uma curva de 180 graus e iniciou uma passagem pela extremidade norte do Campo Mitchel. O piloto tentou segui-lo, mas o objeto começou a acelerar rapidamente; por ser o TBM um avião relativamente moroso, o “pára-quadras” se distanciava cada vez mais, apesar de seus esforços para segui-lo. Ao acompanhá-lo na curva larga ao redor da extremidade norte do campo, o piloto viu que a coisa se dirigia agora para o sul. Descreveu curva apertada em curso

de interceptação, mas o UFO, dentro de poucos segundos, desapareceu. Ao vê-lo pela última vez, o corpo estranho cruzava a costa de Long Island, perto de Freeport, e se dirigia para o mar.

Quando o piloto terminou sua narrativa, fiz-lhe algumas perguntas específicas. Respondeu-me que, após inteirar-se de que não se tratava de um pára-quedas, o objeto parecia estar entre 100 a 150 metros sobre uma seção residencial. Pelo tempo que tomou para percorrer a extensão de uma quadra, sua velocidade deveria ser de 480 quilômetros por hora. Mesmo depois de ter iniciado a caça e tido boa oportunidade de observá-lo, o objeto ainda tinha a aparência de um pára-quedas — cúpula branca e parte inferior escura. Observara-o durante dois minutos e meio.

Durante a perseguição, chamara a torre de controle de Mitchel Field apenas para saber se haviam lançado algum balão na área — pois êle julgara ter observado um deles — recebendo resposta afirmativa.

O tenente-comandante mostrou-me um mapa aeronáutico no qual havia traçado sua trajetória e a do UFO. O traçado deveria ser correto, porque continuamente, durante a caça, havia observado cuidadosamente os pontos de referência no solo.

O Departamento de Meteorologia do Campo Mitchel informou-me que nesse dia tinham lançado um balão. Ocorreu às 9:50 horas, a sudeste do campo. Tracei sobre o mapa a trajetória. Como no caso de Long Beach, quando seis F-86 tentaram interceptar um UFO, o balão passara quase exatamente em linha com o local onde o UFO havia sido primeiramente observado, mas daí por diante nada mais se ajustava. Se o piloto sabia realmente por onde havia passado, e tivesse traçado seu percurso sobre o mapa ainda que sem cuidado, jamais podia ter estado sobre o balão. Não obstante, esteve sobre o UFO. Aproximou-se a menos de 600 metros dele, quando passou sobre êle; mesmo assim, não o identificou como balão, apesar de ter encarado a possibilidade e devido a lhe ter a torre informado da existência de um na área. Declarou que perseguira o UFO ao redor do extremo norte do campo. O balão, no entanto, fôra lançado a sudeste e nesse rumo continuou, jamais tendo passado ao norte do campo.

Mas o maior de todos os argumentos contrários à possibilidade de tratar-se de um balão, era o fato de o piloto ter tentado segui-lo; o objeto encontrava-se exatamente diante do nariz do avião e, embora o piloto o perseguisse por mais de um minuto, não o conseguiu alcançar. Quando se alinha um avião com um balão, dentro de poucos segundos este é alcançado, mesmo com o mais lerdo dos aviões. Têm havido alguns combates com UFOs, nos quais estes provaram ser balões, mas os pilotos sempre disseram que o UFO havia feito “uma passagem”. Em outras palavras, os pilotos rapidamente se aproximaram e passaram os balões. Interroguei o piloto sobre este ponto, tendo ele afirmado, categoricamente, que durante um minuto se manteve atrás do UFO tentando alcançá-lo, sem êxito porém, eis que o objeto sempre conseguia distanciar-se.

Trata-se, pois, de um dos relatórios mais típicos que possuímos em nossos arquivos. É típico porque — não importa a maneira de argumentar — jamais se encontrou uma solução definitiva. Se se deseja argumentar que o piloto não conhecia sua localização durante a caça — encontrando-se, por exemplo, a 5 ou 6 quilômetros do local em que pensava achar-se, ou nunca tendo estado ao redor do extremo norte do campo, ou mesmo atrás do UFO — então este poderia ter sido um balão. Mas se se deseja aceitar que o piloto, oficial com muitas horas de vôo, sabia onde estava durante a caça, tudo que se pode concluir é que este UFO era um desconhecido.

Penso que ele sintetizou muito bem a situação quando me disse: “Não sei o que era, mas nunca vi coisa semelhante, antes ou depois; talvez fôsse uma astronave”.

Frustrado, regresssei a Dayton. Talvez fôsse uma astronave...

CAPÍTULO X

O PROJETO BLUE BOOK E A GRANDE ESTRUTURA

APENAS vinte minutos depois da meia-noite de 22 de janeiro de 1952, dezenove horas e meia após o tenente-comandante da Marinha ter dado caça ao UFO perto da Base Aérea de Mitchel, outro caso, envolvendo um avião e algo desconhecido, desenvolvia-se no Alasca. Em contraste com um inverno suave, não como um em Nova Iorque, a temperatura daquela noite no Alasca, segundo o pormenorizado relato do incidente que recebemos no ATIC, era de 47 graus F. abaixo de zero. A ação lá desenrolou-se em uma de nossas estações de radar mais ao norte. Este posto avançado, semelhante aos que podem ser vistos em filmes de cinema, constituído por um conjunto de pequenas construções baixas, agrupadas ao redor do observatório, em forma de cúpulas, guarda as antenas do mais moderno radar do mundo. Todas são de uma só cor, brancas pela capa de gelo e neve. O quadro representando o posto avançado poderia ser descrito como encantador, algo semelhante a uma fantasia de Walt Disney. Todavia, fale-se com alguém que já tenha estado lá. É desolador.

Aos vinte minutos depois da meia-noite, um elemento da Força Aérea, ao observar o vídeo de um dos aparelhos de radar, viu aparecer um alvo. Parecia um avião, porque se revelava como uma mancha distinta e brilhante. Era algo singular, eis que se encontrava a nordeste da estação, e raramente os aviões voavam sobre esta área. A nordeste nada mais havia do que gelo, neve e talvez alguns esquimós. Além, a Rússia. Ocasionalmente, algum B-50, avião de reconhecimento meteorológico, se aventurava na área, mas uma

rápida verificação demonstrou que nenhum se encontrava por lá nessa noite.

Logo após a equipe de radar conseguir três boas marcações do alvo, estavam todos certos de que tratavam com alguma coisa incomum — algo deslocando-se a 7.700 metros de altura e a 2.400 quilômetros horários. O controlador de serviço — um capitão da Força Aérea — foi chamado às pressas; procedeu a uma rápida verificação dos alvos, que agora tinham sido transferidos para a tábua de calcular, e chamou a base de jatos interceptadores para que mandasse um avião investigar.

A base de caças, a 160 quilômetros ao sul da estação de radar, confirmou o recebimento da mensagem, e dentro de alguns minutos um jato F-94 subia em direção ao norte.

Enquanto o F-94 se encaminhava para o norte, a equipe do posto avançado continuava a observar o *blip*. O ponto brilhante que marcava seu movimento no vídeo, demonstrava que o objeto desconhecido havia cruzado a tela e se encontrava dentro de um raio de 80 quilômetros da estação. Continuava a desenvolver 2.400 quilômetros por hora. O radar também captou a imagem do F-94 e passou a dirigi-lo em direção ao alvo, quando êste, repentinamente, diminuiu a velocidade, parou e inverteu a direção de vôo. Agora encaminhava-se diretamente para a estação. Quando chegou a 50 quilômetros de distância, o operador do aparelho transferiu a operação para um radar de curto raio de alcance, perdendo contacto tanto com o alvo como com o F-94.

Enquanto o operador tentava de novo localizá-lo, o avião sobrevoou a área. O controlador terrestre disse ao piloto que havia perdido o alvo e lhe pediu para circular nas adjacências a fim de ver se o radar de bordo captaria o intruso. O piloto assentiu, tendo, no entanto, prevenido que se achava com pouco combustível e em breve teria que regressar à base. O controlador terrestre recebeu a mensagem e chamou a base para que esta enviasse um outro F-94.

O primeiro avião continuou a investigar, enquanto o radar terrestre tentava localizar o alvo, sem qualquer êxito, porém.

Agora, já o segundo F-94 estava chegando; para orientá-lo, o operador de terra ligou novamente o radar de longa distância. Dentro de um minuto conseguiu ver no vídeo

tanto o F-94 como o objeto desconhecido. O operador chamou o segundo avião, dando-lhe a direção para a interceptação. Entrementes, o primeiro F-94 voltou para a base.

À medida que o segundo F-94 e o objeto estranho se aproximavam da estação, o operador de novo passou para o radar de curta distância, perdendo pela segunda vez contacto com o avião e o *blip* desconhecido. Voltou a ligar o aparelho de grande alcance, mas o avião e o UFO achavam-se tão próximos da estação que não podiam ser captados.

O piloto continuou a avançar em direção ao local em que o alvo deveria estar. Súbitamente, o operador de radar de bordo anunciou que conseguiu captar em seu aparelho um alvo fraco à sua direita e a 9.300 metros. O avião subiu para essa altura, rumando contra o objeto, mas o contacto fôra perdido.

O piloto virou então o F-94 para uma outra passagem. Desta vez, o operador de radar anunciou que captara um alvo nítido. À medida que se aproximava, o radar de bordo demonstrou que o *blip* estava quase estacionário, movimentando-se com extrema lentidão. O F-94 avançou, mas o UFO pareceu ter mergulhado e desapareceu. Continuou o avião a pesquisar, mas nada pôde encontrar. Quando se afastou da estação, foi novamente captado pelo radar terrestre, mas o alvo desconhecido não voltou a aparecer.

Um terceiro F-94 havia decolado, e seus dois tripulantes continuaram a pesquisa. Voaram ao redor durante dez minutos sem nada apanhar no radar de bordo. Estavam efetuando uma última passagem quase sôbre a estação, quando o operador no assento traseiro do avião, gritou pelo interfone que tinha o alvo em seu vídeo. O piloto chamou o radar terrestre, mas desta vez tanto o F-94 quanto o objeto estranho se achavam muito perto da estação e não podiam ser captados pelo radar. O F-94 aproximou-se até chegar a 182 metros do UFO; nesse ponto o piloto desviou-se, temendo colidir com o que quer que fôsse que estava no espaço escuro à sua frente. Efetuou uma outra passagem e mais outra, mas cada vez o ponto brilhante se mantinha na mesma posição no radar de bordo, como se algo estivesse postado em frente ao avião a desafiá-lo a que se aproximasse. O piloto não ousou. A cada vez que passava, desviava ao chegar até 182 metros.

O F-94 fez a quarta passagem e obteve um retorno fraco no radar. O alvo disparou e logo deixou de aparecer. O radar de terra também conseguiu uma reação fraca em sua tela, mas em questão de poucos segundos o *blip* desapareceu, saindo fora do alcance pela direção oeste.

Como de costume, o que primeiro fiz ao ler este relatório foi verificar as condições meteorológicas. Mas não havia qualquer boletim meteorológico nesta área, que permitisse dizer se uma inversão de temperatura poderia ter causado o alvo no radar (7).

De qualquer maneira, levei o relatório ao Capitão Roy James, na esperança de que ele pudesse encontrar a pista para a identificação do UFO.

O Capitão James era o chefe da seção de radar do ATIC. Ele e seus auxiliares analisavam todos os relatórios em que aparelhos de radar tinham captado UFOs. Roy conhecia o radar há muitos anos, tendo instalado uma das primeiras estações na Flórida, durante a Segunda Guerra Mundial; mais tarde, havia seguido para Saipã com a esquadilha de controle e alarme. Nessa oportunidade, além de preocupar-se com o funcionamento de seus aparelhos, tinha, ainda, que preocupar-se com os japoneses que furavam a bala suas antenas de radar.

O Capitão James decidiu que esta observação do Alasca havia sido causada por alguma espécie de irregularidade atmosférica. Baseava sua análise no fato de que o alvo desconhecido desaparecia cada vez que se passava do radar de grande alcance para o de pequeno alcance. Segundo sua opinião, isto indicava que o radar estava captando qualquer alvo causado por condições meteorológicas peculiares. As mesmas condições que haviam causado o alvo no radar terrestre, haviam causado as dos aparelhos de radar de bordo. Afinal de contas, um avião havia estado a 182 metros do que supunha estar apanhando em seu radar; apesar de a noite ser clara e de lua, tinham as tripulações dos F-94 nada tinham avistado.

Citou um precedente. Um ano antes, sobre Oak Ridge, Tennessee, um caça a jato F-82, quase havia entrado chão adentro três vezes, quando o piloto tentava seguir um alvo que o operador de bordo de seu avião captava no radar. Havia uma forte inversão de temperatura naquela noite e,

embora o alvo perseguido parecesse estar no ar, tinha na realidade sido um alvo terrestre. Visto que o Capitão James era o chefe da seção de radar e tinha dito que se tratava de condições meteorológicas, como tal foi concluída a investigação. Mas os relatórios de UFOs captados no radar são controversos e algumas pessoas não concordaram com a conclusão de James (7 retro).

Um mês ou dois após o recebimento deste relatório, eu me encontrava em Colorado Springs, no Quartel do Comando da Defesa Aérea. Estava almoçando no Clube dos Oficiais, quando avistei um oficial da seção de operações com radar, do Comando da Defesa Aérea. Pedi-me para passar em seu gabinete quando dispusesse de algum tempo. Disse-me que era importante. Assenti.

Já ia a tarde em meio, quando o vi e descobri o que desejava. Estivera no Alasca na ocasião em que o UFO havia sido captado. Com efeito, dois dias depois da observação, êle estivera na estação de radar e na base de caças, tendo lá conversado sobre o incidente. Agora desejava saber o que pensávamos sobre o caso.

Quando lhe disse que a observação fôra classificada como "alvo falso causado por condições atmosféricas" lembro-me de que mostrou espanto e disse: "Condições atmosféricas! Que é que vocês querem fazer crer?"

Evidentemente, não concordava com a nossa conclusão. Interessava-me saber o que êste oficial pensava, porque sabia ser êle um dos ases do Comando da Defesa Aérea na eliminação de defeitos de radar, bem como viajara pelo mundo todo, cedido pelo Comando, para resolver problemas do gênero.

Disse-me: "Pela descrição do que os alvos pareciam no vídeo, imagens boas, fortes, brilhantes, não posso acreditar que tivessem sido causadas por condições atmosféricas".

E explicou seu ponto de vista, dizendo que, quando o radar terrestre foi ligado para curto alcance, tanto o F-94 como o alvo tinham desaparecido. Se somente o alvo desaparecesse então poderia ter sido obra das condições atmosféricas. Mas, como ambos haviam desaparecido, provavelmente o radar não estava operando em curto alcance por alguma razão. A seguir, disse que se tivesse havido uma inversão de temperatura, o que é muito improvável no norte

do Alasca, a mesma inversão que afetasse o radar terrestre não estaria presente no radar de bordo, a 8.000 metros de altura ou mais (7 retro).

Contei-lhe o caso de Oak Ridge, que o Capitão James usara como exemplo, mas o meu interlocutor não concordou com a comparação. Disse que em Oak Ridge o F-82 estava somente a 1.200 metros. Não podia entender como o F-94 havia chegado a 182 metros do objetivo sem vê-lo, a menos que este estivesse pintado de preto opaco. E terminou: "Não, não creio que aqueles alvos de radar tenham sido causados por condições atmosféricas. Sinto-me muito mais inclinado a acreditar que se tratava de algo real, e sobre o que nós simplesmente nada sabemos."

Durante o princípio da primavera de 1952, o número de observações com o radar aumentou rapidamente. A maioria procedia do Comando da Defesa Aérea, mas outras provinham de outros órgãos. Certo dia, logo após o caso do Alasca, recebi telefonema do chefe de uma das seções de um laboratório civil experimental de radar, do Estado de Nova Iorque. O pessoal deste laboratório trabalhava no desenvolvimento dos últimos tipos de aparelhos. Recentemente, muitas vezes durante as experiências, haviam captado alvos não identificados. Citando meu interlocutor: "Estão acontecendo fatos estranhos que começam a preocupar-me". E prosseguiu dizendo que o pessoal de seu laboratório verificara os aparelhos, as condições meteorológicas e tudo o mais em que se pudesse pensar, nada encontrando que explicasse os alvos; apenas podiam concluir que se tratava de coisas reais. Prometi-lhe transmitir suas informações desde que enviasse um relatório ao ATIC. Uma semana depois, o relatório chegou, nada menos que pelas mãos de um general. Este, pertencendo ao Quartel do Comando de Material Aéreo, estivera no laboratório em Nova Iorque e tinha ouvido sobre as observações de UFOs. Havia investigado o caso pessoalmente, porque sabia que a equipe técnica do laboratório se compunha dos melhores engenheiros de radar do mundo. Quando percebeu que haviam entrado em contacto conosco e preparado um relatório, oferecera-se para trazê-lo em mãos.

Não posso aqui divulgar a altura em que aqueles alvos tinham sido captados, nem a velocidade que desenvolviam, para não revelar as características de nosso mais aperfeiçoa-

do radar, classificado como secreto. Posso, todavia, dizer que os alvos voavam altíssimo e eram velocíssimos.

Entreguei a carta ao ramo de eletrônica do ATIC, obtendo a promessa de ação rápida. O pessoal realmente agiu depressa, porém mal. O perito que recebeu a carta era um dos antigos funcionários dos Projetos Sign e Grudge. Sabia tudo sobre UFOs. Ligou o telefone para o chefe do laboratório (homem que, provavelmente, teria escrito os livros para que o perito estudasse a matéria), e disse tudo quanto uma inversão de temperatura poderia ocasionar num radar. E foi bastante gentil ao dizer que o chamasse, acaso de novo o aborrecessem.

Nunca mais ouvimos nada do pessoal do laboratório. Talvez tenham êles descoberto o que os alvos eram. Ou talvez tenham juntado às fileiras do piloto de linha aérea que confessara nada revelar à Força Aérea ainda que um disco voador voasse em formação com êle, ponta de asa com ponta de asa.

No princípio de fevereiro, fiz outra viagem ao Comando da Defesa Aérea em Colorado Springs. Desta vez, para apresentar um plano definido sobre a maneira pela qual o CDA poderia auxiliar o ATIC na obtenção de melhores dados sobre UFOs. Transmiti ao General Benjamim W. Chidlaw, então General-Comandante da Defesa Aérea, e ao seu Estado-Maior, os nossos planos. Assentiram em princípio, sugerindo que desenvolvesse os pormenores com o Diretor de Inteligência para o CDA, Brigadeiro-General W. M. Burgess. O General Burgess designou o Major Verne Sadowski, de seu gabinete, como oficial de ligação entre o CDA e o Projeto Grudge.

Assim foi iniciado um longo período de grande cooperação entre o Projeto Grudge e o CDA. Era um prazer trabalhar com aquela gente. Em tôdas as minhas viagens, visitando e conferenciando com órgãos do Governo, jamais tive o prazer de trabalhar com organização mais funcional do que o Comando da Defesa Aérea. O General Chidlaw, o General Burgess e demais oficiais do Estado Maior do CDA eram homens de valor excepcional. Nenhum dêles acreditava em discos voadores, mas todos reconheciam que as observações de UFOs constituíam um problema a considerar. Com a evolução da tecnologia moderna, não é pos-

sível conceber *coisa alguma* no ar que não se possa identificar, sejam balões, meteoros, planêtas ou discos voadores (8).

O plano aprovado pelo CDA era simples. Este órgão forneceria uma diretriz a tôdas as suas unidades, expondo a situação dos UFOs e orientando-os especificamente, como proceder antes a observação de um objeto aéreo não identificado. Tôdas as unidades de radar, cujos vídeos fôssem equipados com máquinas fotográficas, deveriam fotografar suas telas a cada vez que o alvo caísse na categoria de UFOs. Tais fotografias, juntamente com o questionário completo a ser elaborado no ATIC pelo Capitão James, deveriam ser remetidos ao Projeto Grudge.

As diretrizes do Comando da Defesa Aérea também incluíam o envio de aviões de caça para interceptar UFOs. Em consequência da política do CDA para que fôsse estabelecida a identidade de qualquer alvo não identificado, não havia ordem *especial* para a decolagem de aviões que deveriam investigar qualquer desses objetos. Um UFO era algo desconhecido, por isso, automaticamente, os aviões deveriam decolar para tentar identificá-lo. Todavia, sempre havia alguma hesitação por parte dos controladores em fazer decolar aviões tôdas as vêzes que o radar captava um alvo que, evidentemente, não fôsse avião. As normas simplesmente indicavam aos controladores que não fugiam êles aos propósitos dos regulamentos existentes ao fazer decolar aviões para investigar alvos do radar que se moviam de maneira muito rápida ou muito vagarosa para um avião convencional. A decisão de fazer decolar aviões de caça dependia de cada controlador em si, mas as decolagens para a investigação de UFOs teriam segunda ou terceira prioridade.

As diretrizes do CDA não mencionavam fazer fogo contra um UFO. Esta questão foi levantada durante nosso planejamento em Colorado Springs. Mas, tanto quanto a autorização para decolar aviões, a autorização para fazer fogo contra qualquer coisa no ar havia sido estabelecida há muito tempo. Todos os pilotos do Comando da Defesa Aérea conheciam as regras do combate — as regras que lhes permitiam descarregar as armas de suas aeronaves, sempre municiadas em tôdas as decolagens. Se alguma coisa no ar, sôbre o território dos Estados Unidos, comete qualquer ato

previsto pelas regras para ser estabelecido o combate, os pilotos têm autorização para abrir fogo.

Um terceiro item que o CDA iria desenvolver era integrar os Corpos de Observação Terrestre na rêde de observações de UFOs. Como segunda prioridade o COT acusaria tais observações; a primeira prioridade continuava a ser o relato de observações de aeronaves.

Desde que o novo Projeto Grudge havia sido organizado, não tivéramos que enfrentar publicidade em grande escala, relativamente aos UFOs. Ocasionalmente, alguém trazia algum recorte dos jornais locais sôbre uma observação, mas as notícias rara vez ofereciam mais que alguns centímetros ou duas colunas no espaço dos jornais. Contudo, em 19 de fevereiro de 1952, a calmaria foi atingida pela história de uma grande bola de fogo que fizera "passagens" contra dois aviões B-29, na Coréia. A história não deu início a nenhuma onda de observações, como no caso da primeira aparição de junho de 1947, mas significava que começara, vagarosamente, o estabelecimento de uma publicidade que iria ultrapassar qualquer outra do passado.

Esta observação da Coréia juntava-se ao crescente interêsse oficial em Washington. Quase todos os dias eu recebia um ou dois telefonemas de algum órgão do Govêrno, e viajava para Washington pelo menos duas vêzes por mês. Eu começava a empregar tanto tempo relatando o que ocorria, quanto o que despendia para tentar solver o problema. Impunha-me conseguir alguém na Diretoria de Inteligência do Pentágono, para agir como oficial de ligação. Eu poderia manter esta pessoa informada; esta, por sua vez, informaria o pessoal de Washington. Fiz a sugestão ao Coronel Dunn, que concordou com a idéia, e assim o Major Dewey J. Fournet acumulou o cargo de encarregado de informações ao pessoal do Pentágono. No futuro, tôdas as informações seriam fornecidas por êsse oficial; se não pudesse responder às perguntas, eu seria convocado. Esta combinação foi excelente, porque o Major Fournet interessou-se sêriamente pelos UFOs, e podia-se depositar confiança em seu trabalho.

Em fevereiro de 1952, recebi a visita de dois oficiais da Real Fôrça Aérea Canadense. Fiquei ciente de que há algum tempo o Canadá vinha desenvolvendo atividades na

observação de UFOs. Uma das últimas, e que havia provocado a visita dos oficiais da RCAF, ocorrera em North Bay, Ontário, cêrca de 400 quilômetros ao norte de Buffalo, Nova Iorque. Em duas ocasiões, um disco vermelho-laranja fôra avistado de uma nova base de caças a jato na região.

Os canadenses desejavam saber a maneira como operávamos. Relatei-lhe nossos planos e como esperávamos operar no futuro, tão breve os procedimentos que ainda se achavam em exame pudessem ser executados. Concordamos em estabelecer a troca de informações, ligando o Projeto Grudge à uma comissão investigadora canadense que em breve seria criada.

Nossos projetos, no entanto, não foram realizados, mas através de outros oficiais de Inteligência da RCAF fiquei sabendo que os planos para a fundação de uma comissão patrocinada pela Fôrça Aérea Canadense haviam malogrado. Logo depois, um esquema quase oficial fôra estabelecido, cujo objetivo era usar instrumentos para localizar objetos que chegavam à atmosfera terrestre. O estudo foi encerrado em 1954, porque durante os dois anos de operação a comissão não havia conseguido captar, oficialmente, nenhum UFO. Meus informantes lançaram especial ênfase na expressão "oficialmente".

Durante o tempo em que fui chefe da comissão de estudos sôbre UFOs, os visitantes que passavam por meu gabinete lembravam uma brigada internacional. Na maioria das vêzes, as visitas não eram oficiais, no sentido de que os oficiais vinham ao ATIC tratar de suas atividades, mas em vários casos tais atividades eram apenas pretextos para virem a Dayton onde ficavam a par da história dos UFOs. Dois oficiais do Serviço de Inteligência da RAF, que tinham vindo em missão secreta, haviam trazido seis fôlhas datilografadas em espaço um, com perguntas cujas respostas seus amigos desejavam obter. Em muitas ocasiões, oficiais de Inteligência da Fôrça Aérea, estacionados na Inglaterra, França e Alemanha, e que vinham para novas atividades nos Estados Unidos, regressavam aos seus postos com pilhas de histórias já não secretas, sôbre discos voadores. Um agente civil de Inteligência, que viajava freqüentemente entre os Estados Unidos e a Europa, também agia como correio não oficial para um grupo alemão, transportando recortes sensacionais de revistas e jornais que eu colecionava. Em

retribuição, eu recebia as últimas informações sobre observações na Europa — observações que jamais eram publicadas e que jamais recebíamos no ATIC através dos canais oficiais.

Desde o célebre dia em que o Tenente Jerry Cummings escorregando seus óculos sem aros para a ponta do nariz e inclinando a cabeça, encarou o Major-General Cabell por sobre os óculos, não procedendo aliás, como deveria fazê-lo um primeiro-tenente, e, a seguir, lhe disse que a investigação sobre UFOs estava tôda anarquizada, desde êsse dia, pois, o Projeto Grudge passou a adquirir prestígio. A promessa do Tenente-Coronel Rosengarten de que eu permaneceria somente alguns meses no estudo dos discos, teve o fim de tôdas as promessas feitas por militares. Em março de 1952, o Projeto Grudge não era mais apenas um plano dentro de um grupo: tínhamos nos tornado uma organização separada, com o título formal de Grupo dos Fenômenos Aéreos. Logo depois dêste passo na escala de comando, o nome em código passou a ser Blue Book. A palavra “Grudge” não mais se aplicava. Para aquêles que apreciam descobrir o significado oculto dos nomes, direi que o nome Blue Book foi derivado do título dado aos testes dos colégios. Tantos os testes colegiais como a comissão de estudos regurgitavam de perguntas igualmente difíceis de responder.

O Projeto Blue Book transformara-se em grupo separado, devido ao crescente número de relatórios que recebíamos. A média havia passado de, aproximadamente, dez para vinte por mês, desde dezembro de 1951. Em março de 1952, houve queda nas observações, mas abril foi um grande mês. Em abril recebemos noventa e nove relatórios.

No dia 1.º de abril, o Coronel S. H. Kirkland e eu fomos a Los Angeles. Antes de deixar o ATIC, tínhamos combinado uma reunião com os membros da Civilian Saucer Investigators, atualmente uma organização extinta, mas que tivera grande atividade em 1952.

Seus membros revelaram ser um grupo de indivíduos bem intencionados, mas do tipo quixotesco. Logo que expuseram o seu plano para tentar solver o enigma dos UFOs, tornou-se evidente que falhariam. O Projeto Blue Book dispunha de tôda a Fôrça Aérea, verbas e entusiasmo, mas ainda

não tínhamos conseguido qualquer solução. O entusiasmo, contudo, não arrefecia.

Naquela noite, o ponto alto não foi a *Civilian Saucer Investigators*; foi a oportunidade de ler o artigo de Ginna na revista *Life* sobre discos voadores, numa cópia que os membros da organização civil tinham obtido adiantadamente. O artigo continha os dados colhidos por Bob Ginna durante as suas investigações de mais de um ano. O Coronel Kirkland olhou longamente o artigo, chamou-me de lado e disse: “Melhor voltarmos rapidamente para Dayton; você vai ter trabalho”. Na manhã seguinte, eu me encontrava dormindo calmamente a bordo de um DC-6 da United Airlines, com destino a Dayton.

Indiscutivelmente, o artigo do *Life* teve impacto maior no público americano do que qualquer outro artigo sobre UFOs jamais escrito. Apenas o título “Temos visitantes do espaço?” era suficiente. Outras revistas de reputação, como a *True*, já haviam dito o mesmo anteriormente, mas, vinda do *Life*, crescia a importância. Não dizia que os UFOs vinham do espaço exterior; simplesmente dizia “talvez”. Contudo, para apoiar este “talvez” citava pessoas famosas. O Dr. Walther Riedel, que desempenhara papel importante na construção das bombas alemãs V-2 e que atualmente dirigia o departamento de pesquisa de motores para foguetes da North American Aviation Corporation, havia declarado acreditar que os UFOs procediam do espaço. O Dr. Maurice Biot, um dos líderes de aerodinâmica no mundo, o havia apoiado.

O mais importante, no entanto, era a pergunta que ficaria na mente dos leitores: “Por que o artigo fôra escrito?” O *Life* não se lançaria na aventura da fantasia espacial sem uma boa razão. Alguns leitores viam nos comentários do autor a possibilidade de que a hierarquia da Força Aérea estava agora encarando seriamente as observações de UFOs. “Teria a Força Aérea insinuado ao *Life* que escrevesse o artigo?” era a pergunta que inúmeras pessoas tinham em mente.

Quando cheguei a Dayton, os jornalistas batiam à minha porta. A resposta oficial ao artigo, fornecida pelo Escritório de Informações Públicas do Pentágono, dizia: “O artigo do *Life* refere-se a fatos, mas a conclusão é da pró-

pria revista". Em resposta a quaisquer perguntas sôbre se o artigo havia sido inspirado pela Fôrça Aérea, minha resposta dúbia era que tínhamos fornecido ao *Life* dados sôbre algumas observações específicas, porém sem pormenores.

Minha resposta era propositalmente dúbia porque eu sabia que a Fôrça Aérea havia inspirado o *Life*, sem todavia fazê-lo oficialmente. As expressões "talvez sejam interplanetários", bem como o "talvez", que podia ser compreendido como "são mesmo", eram opiniões pessoais de algumas altas patentes do Pentágono — patentes tão altas que suas opiniões pessoais eram quase uma política. Eu conhecia essas pessoas e sabia que uma delas — um general — havia transmitido sua opinião a Bob Ginna.

Surpreendentemente, entretanto, o artigo do *Life* não provocara um dilúvio de relatórios. No dia seguinte ao do aparecimento do artigo, recebemos nove comunicações de observações, o que não era comum, voltando em seguida a cair o número de relatos.

Alguns dias mais tarde, porém, houve uma ascensão rápida no número de relatórios. A causa tinha sido a distribuição de uma ordem que completava a transformação do UFO, de filho bastardo para filho legítimo. O pedaço de papel que legitimou a existência do Projeto Blue Book era a carta da Fôrça Aérea 200-5, Assunto: Objetos Voadores não Identificados. A carta, com o sinêto do Secretário da Fôrça Aérea, e pelo mesmo assinada, dizia em essência que os UFOs constituíam assunto sério, que a Fôrça Aérea estava agindo através de considerável estudo do problema e que o Projeto Blue Book era responsável por êsse estudo. A carta determinava aos comandantes de tôdas as instalações da Fôrça Aérea que assumissem a responsabilidade de enviar relatórios de observações para o ATIC, através de telegramas, com uma cópia para o Pentágono. Os relatórios mais pormenorizados deveriam ser enviados por via aérea. E o mais importante: a carta dava ao Projeto Blue Book autorização para entrar em contacto direto com qualquer unidade da Fôrça Aérea dos Estados Unidos, sem prévias ordens superiores. Tal prioridade jamais acontecera, e deu ao nosso projeto um incalculável prestígio.

As novas normas para relatórios estabelecidas pela Fôrça Aérea auxiliaram poderosamente nossa pesquisa, eis que

nos permitiam investigar os melhores casos em primeira mão. Mas também havia desvantagens. As normas autorizavam o remetente a enviar relatórios com a prioridade que as julgasse merecedores. Certos atos são lentos nos meios militares porém, mensagens com prioridade não o são, Quando um comunicado desse tipo chega ao centro distribuidor, é imediatamente entregue ao destinatário e, por alguma razão, todos os relatos sobre UFOs que sempre chegavam entre meia-noite e quatro horas da manhã. Eu era considerado o destinatário de todas as mensagens, e para complicar ainda mais, em geral vinham elas em caráter secreto, tendo eu que seguir para a Base e assinar pessoalmente o seu recebimento.

Um desses comunicados chegou às 4:30 da manhã do dia 8 de maio de 1952. Procedia de uma estação de rádio do CAA em Jacksonville, Flórida, e tinha sido veiculada pela rede de teletipo do Serviço de Vôo. Recebi o chamado telefônico habitual da sala de teletipos de Wright-Patterson, vesti-me e para lá me dirigi. Apanhei a mensagem, assinei o recibo e nessa ocasião o encarregado noturno dos teletipos me disse, "Esta é uma maravilha, Capitão".

Era mesmo uma maravilha. Cêrca de uma hora da madrugada daquele dia, um DC-4 da Pan American voava para o sul em direção a Puerto Rico. Algumas horas depois de ter decolado de Nova Iorque, encontrava-se sobre o Atlântico a mil quilômetros de Jacksonville, Flórida, voando a 2.400 metros de altura. Era uma noite muito escura; uma camada alta de nuvens obscurecia a luz das estrêlas. O piloto e o co-piloto estavam acordados, mas realmente não se concentravam na observação exterior quanto a outros aviões, porque tinham recentemente passado pela Área de Contrôle Oceânico de San Juan e sido informados pelo rádio de que não havia outros aviões na área. O co-piloto estava se voltando para observar o motor quatro, quando viu mais acima e à sua frente, uma luz. Parecia a luz da cauda de um avião. Vigiou-a atentamente por alguns segundos apenas, por saber que não havia nenhuma outra aeronave na área. Voltou a olhar para o motor quatro durante alguns momentos e, quando observou a frente, percebeu que a luz se mantinha na mesma posição anterior. Após, examinou a cabina de comando, sincronizou o passo de hélice dos motores e olhou para cima outra vez. Nos poucos segundos em que

desviara sua atenção, a luz tinha-se deslocado para a direita, estando agora bem à frente do avião, e tendo aumentado de tamanho. O co-pilôto chamou a atenção do comandante, e apontou para a luz. Justamente nesse instante, ela aumenta de dimensão, até tornar-se “dez vezes maior que a luz de aterragem de um avião”. Continuou a aproximar-se, e como um relâmpago passou pela asa esquerda do DC-4. Antes que os tripulantes pudessem ter qualquer reação e dizer qualquer coisa, duas outras bolas de fogo, menores, passaram rapidamente. Mais tarde os dois pilotos declararam que tinham permanecido em seus lugares durante muitos segundos, com o suor a correr-lhes profusamente pelas costas.

Um dos pilotos declarou também: “Você já correu a 120 quilômetros por hora, à noite numa estrada, viu um carro em sentido contrário desviar-se ao vir em sua direção, e somente no último segundo evitar o choque, passando a alguns centímetros? Você já sentiu aquela espécie de vazio que vem depois que tudo passou? Pois foi justamente o que sentimos.”

Logo que a tripulação se recobrou do susto, o piloto apanhou o microfone e chamou o Radio de Jacksonville, relatando o incidente. Minutos depois recebíamos o relatório. Na tarde seguinte, o Tenente Kerry Rothstien que havia substituído o Tenente Metscher no Projeto Blue Book, seguia para Nova Iorque a fim de encontrar-se com os pilotos quando êstes regressassem de Puerto Rico.

Ao conversar com êles, êstes nada mais tinham a acrescentar à história original. O comentário final foi o que todos nós já tínhamos ouvido inúmeras vezes: “Sempre pensamos que as pessoas que vêem discos voadores são loucas, mas agora, não sabemos não.”

Ao regressar a Dayton, o Tenente Rothstien verificou no CAA, por três vezes, se havia aviões na área do incidente: as respostas foram negativas. Poderia algum avião ter sobrevoado a região sem que o CAA soubesse? A resposta também foi negativa. Ninguém se arriscaria a voar a mil quilômetros da costa sem um preestabelecido plano de vôo; pois se o avião sofresse pane ou caísse, a Guarda-Costas ou O Serviço de Busca e Salvamento não saberia onde procurar.

Kerry obteve a mesma resposta negativa ao consultar a navegação de superfície.

A única possibilidade era de que os UFOs fôsem meteoros, todavia muitos pontos na narrativa dos pilotos cancelavam esta possibilidade. Em primeiro lugar, havia uma sólida camada de nuvens a 6.000 metros. Nenhum meteoro cruza em vôo nivelado abaixo de 6.000 metros; em segundo lugar, somente em raras ocasiões têm sido observados meteoros viajando em conjunto de três. As *chances* de ser observado tal fenômeno são uma em um bilhão.

Certas pessoas imaginam que alguma espécie de fenômeno pode causar uma “parede de ar” agindo como espelho à frente de um avião, e que as luzes vistas à noite por pilotos são nada mais que o reflexo das próprias luzes do avião. Em determinados casos êste fenômeno pode ocorrer, mas para obter um reflexo é necessário haver uma luz e não há luzes num avião que de leve se aproximem a “dez vezes o tamanho de um farol de aterragem”.

Que teria sido? Conheço um coronel que sugeriu ter sido a mesma coisa que os dois pilotos da Eastern Airlines, Clarence Chiles e John Whitted, viram perto de Montgomery, Alabama, em 24 de julho de 1948, e o coronel julga que êstes pilotos viram uma nave espacial.

No mês de abril, as comunicações atingiram um nível sem precedentes. Constituíam tôdas as observações provenientes de instalações militares. Havíamos também recebido, possivelmente, duzentas cartas relatando observações de UFOs, mas estávamos tão ocupados que tudo quanto podíamos fazer era arquivá-las para consultas futuras.

Em maio de 1952, eu regressava a Dayton depois de ter ido investigar uma série de observações na Base Aérea de George, na Califórnia. Lembro-me do vôo para Dayton, porque durante todo o trajeto houve mau tempo. Eu não queria perder a conexão em Chicago ou permanecer em terra, porque havia prometido a minha espôsa que iríamos jantar fora na noite de meu regresso. Eu lhe havia telefonado de Los Angeles, avisando-a de minha volta; ela encontrara quem tomasse conta da criança, e já havia mesmo reservado lugares para o jantar. Nos últimos três meses, eu apenas permanecera em casa dois dias por semana se tanto, e minha espôsa desejava jantar fora na noite de meu regresso.

Cheguei a Dayton pela manhã e me dirigi imediatamente à Base. Sobre minha mesa no escritório encontrei um grande aviso: "Telefone ao Coronel Dunn logo que chegar".

Telefonei-lhe e em seguida à minha esposa, dizendo-lhe que cancelasse a noitada fora, ao mesmo tempo que lhe pedia para arrumar uma outra mala. Devia partir para Washington.

Enquanto eu me encontrava na Califórnia, o Coronel Dunn recebera um chamado do gabinete do General Samford. Noites antes, um grupo de altos próceres da Agência Central de Inteligência participavam de uma festa ao ar livre nos arredores de Alexandria, Virginia. Um certo número de personagens de alta categoria, que também participava da reunião, havia visto um disco voador. O relatório tinha sido encaminhado à Inteligência da Fôrça Aérea e, em virtude da alta classe das testemunhas, sugeriu-se que eu seguisse para Washington rapidamente e entrevistasse o anfitrião da festa. Às 17:00 horas, já estava eu em seu gabinete. Eis o que me relatou:

Eram aproximadamente 22:00 horas, quando êle e duas outras pessoas conversavam no quintal; casualmente, êle olhava para o sul, em direção do campo. Aqui fêz uma digressão em sua história, para explicar-me que sua casa se localizava no alto de uma colina, no interior, e que ao olhar para o sul podia descortinar uma grande extensão dos arredores. Enquanto conversava, notou uma luz aproximando-se do oeste. Julgara tratar-se de um avião, e casualmente se pôs a observá-lo; mas, quando a luz chegou bem perto, o homem da Agência Central de Inteligência disse ter percebido, repentinamente, que não havia nenhum ruído associado à luz. Se se tratasse de um avião, estaria suficientemente próximo para ser ouvido, mesmo com o burburinho da conversação dos convidados. A essa altura, cessara de falar e estava olhando para a luz, quando esta se imobilizou por um instante e começou a subir quase verticalmente. Chamou a atenção de seus dois convidados, que também olharam a tempo de ver a luz terminar a ascensão, parar e nivelar. Todos a observaram em vôo nivelado durante alguns momentos, e depois efetuar um mergulho vertical, nivelar novamente e desaparecer deixando um risco luminoso em direção leste.

Quase todos na festa tinham visto a luz antes que ela desaparecesse, e dentro de poucos minutos discussões amigá-

veis surgiram entre os convidados sôbre o que poderia ter sido. Um deles supunha tratar-se de um balão iluminado, e um general reformado imaginava ter sido um avião. Para resolver os debates, fizeram algumas chamadas telefônicas. Devo acrescentar que estas pessoas eram tais, que a simples menção de seus nomes no telefone produziu resultados instantâneos. O radar da área de Washington informou que nenhum aparelho voara de oeste para leste, ao sul de Alexandria, durante a última hora. A estação meteorológica da Base Bolling declarou que não havia balões na área, não sem antes assegurar-se através dos registros de balões e ventos de grande altitude. Não poderia ter sido um balão, porque nenhum dos ventos até 22.000 metros sopra de oeste para leste. Além disso, uma luz de balão para ser vista da terra teria que estar muito abaixo de 22.000 metros. O elemento da Agência Central de Inteligência declarou ter até mesmo considerado a possibilidade de tratar-se de um meteoro, e que o “salto” resultara de alguma espécie de aberração atmosférica. Entretanto, a luz havia permanecido sob observação durante muito tempo para que pudesse ser um meteoro. E meu interlocutor acrescentou que entre as testemunhas havia dois abstmios e um capelão.

Quando terminei a entrevista, muito pouco teria a fazer. Ele e seus convidados já haviam realizado as investigações que eu poderia desenvolver. Só me restava regressar a Dayton e escrever um relatório, carimbando-o “Desconhecido”.

Anteriormente, em março, quando tinha se tornado aparente que a imprensa fazia reviver o interêsse pelos UFOs, eu sugerira que o Projeto Blue Book assinasse um serviço para receber recortes de jornais sôbre o assunto. Êste serviço poderia prover diversas coisas. Primeiro, nos mostraria qual a quantidade de publicidade que os UFOs estavam recebendo e o que se dizia a respeito, dando-nos o pulso da situação. Depois, acrescentaria muitos dados para os nossos arquivos. Não raro, a imprensa obtinha relatórios que não eram enviados à Fôrça Aérea. Os repórteres de jornais rivalizam com qualquer oficial de Inteligência quando se trata de investigar fatos, e havia sempre a possibilidade de que descobrissem e publicassem algo que não conhecíamos. Isto era verdade, principalmente nos poucos casos de mistificação que sempre acompanham a publicidade em tôrno dos UFOs.

Por último, o serviço nos forneceria material sôbre o número e tipos de tais objetos.

O Coronel Dunn aprovou a idéia de subscrevermos recortes de jornais, o que fizemos logo após as primeiras notícias veiculadas pela imprensa. A cada três ou quatro dias, recebíamos um envelope repleto dêles. Em março, a empresa os remeteu dentro de um envelope comum de cartas. Êstes envelopes eram finos, e talvez contivessem apenas uma dezena de recortes. Depois começaram a ficar mais grossos, e o volume de notícias exigiu envelopes de papel pardo, consistente. Em maio, passamos a receber os recortes dentro de caixas de sapatos. Na maioria, as histórias dos jornais baseavam-se na matéria enviada ao ATIC.

Todos os inquéritos levados a efeito pela imprensa aumentavam o trabalho do Projeto Blue Book e meus problemas. Normalmente, uma unidade militar como o ATIC possuía seu próprio oficial para informações públicas, mas nós não dispúnhamos desse elemento, cujas vêzes eu fazia. Vinha eu sendo citado com a mais completa liberdade pelos jornais, e constantemente era censurado por alguém do Pentágono. Era uma ocorrência quase diária receber telefonemas do Pentágono de elementos que, indignados, perguntavam: "Por que fêz aquela declaração?" Geralmente, referiam-se a algum trecho de informação que alguém supunha não devesse ter sido divulgada. Então, queixei-me ao Coronel Dunn sôbre o que estava acontecendo. Sugerí que quaisquer contactos com a imprensa fôsem feitos através do Gabinete de Informações Públicas do Pentágono, cujos componentes eram pagos e treinados para êsse serviço; eu não era. O Coronel Dunn concordou cordialmente, porque cada vez que eu era censurado êle recebia pelo menos um olhar indignado.

O coronel telefonou ao gabinete do General Samford, expondo o problema diretamente ao General Sory Smith, do Gabinete de Informações Públicas do Departamento da Defesa. O General Smith designou um civil do Departamento de Imprensa da Força Aérea, Al Chop, para responsabilizar-se por tôdas as perguntas formuladas pela imprensa. O plano consistia em Al obter as respostas através do Major Dewey Fournet, oficial de ligação entre o Projeto Blue Book e o Pentágono. Esta combinação foi feliz, porque Al Chop tomara parte nas anteriores batalhas de publicidade, ao tem-

po em que havia pertencido ao Gabinete de Informações Públicas no Campo Wright.

O interesse demonstrado pela imprensa sôbre os UFOs no mês de maio fôra apenas ultrapassado pelo próprio interesse do Pentágono. A partir dêsse mês, eu fazia em média uma preleção em Washington a cada duas semanas, e sempre com casa cheia. Pelo tom dos comentários oficiais para o público, havia a indicação de que inexistia grande interesse pelo assunto, mas nada poderia estar mais longe da verdade. Por trás da uma forta fechada com a tabuleta "Sessão Secreta" dizemos muito...

Após uma das preleções, um coronel (atualmente brigadeiro-general) apresentou um plano que necessitava de várias esquadrilhas de aviões F-94C, jatos interceptadores, com o propósito específico de obter boas fotografias de UFOs. Cada esquadrilha compor-se-ia de seis aviões, dois dos quais estariam em estado de alerta permanente. Os F-94C eram na época os melhores caças a jato que possuíamos; os aviões seriam desprovidos de suas armas a fim de permitir-lhes maior mobilidade. No nariz de cada um seria adaptada uma câmara fotográfica. As esquadrilhas seriam localizadas nas áreas dos Estados Unidos em que os UFOs eram vistos com mais freqüência.

O plano apenas se desenvolveu até o ponto em que se calculou o prazo para desarmar duas esquadrilhas de aviões, o prazo para a confecção de câmaras especiais, e se duas bases específicas da Fôrça Aérea poderiam ou não suportar essas unidades.

Finalmente, foi arquivado, não, entretanto, porque o tivessem considerado insensato. Depois de consideráveis estudos e debates, decidiu-se ser impossível destacar doze F-94C para essa tarefa, sendo inútil usar número menor de aviões (9).

A consideração dispensada ao plano do coronel indicava o sentimento de alguns militares sôbre a importância de se descobrir exatamente o que os UFOs na realidade eram. Nas discussões, palavras "naves interplanetárias" surgiram mais de uma vez.

Os pedidos para preleções provinham até mesmo da mais alta figura da Fôrça Aérea, Thomas K. Finletter, então Secretário do Ar. Em 8 de maio de 1952, o Tenente-Coronel R.

J. Taylor, do gabinete do Coronel Dunn, e eu fizemos uma preleção de uma hora para o Secretário Finletter em seu gabinete. Ouviu atentamente e, quando a preleção terminou, fêz várias perguntas sôbre observações específicas. Se estava preocupado com os UFOs certamente não o demonstrou. Seu único comentário foi: "Seu trabalho tem sido muito bom, Capitão, e deve ser muito interessante. Obrigado".

A seguir, mandou distribuir a seguinte declaração à imprensa: "Ainda não obtivemos nenhuma evidência concreta que prove ou não a existência dos chamados discos voadores. Há ainda um número de observações que os investigadores da Fôrça Aérea não foram capazes de explicar. Enquanto êste fôr o caso, a Fôrça Aérea continuará a estudar os relatórios sôbre discos voadores" (10).

Em maio de 1952, o Projeto Blue Book recebeu setenta e nove relatórios de UFOs quando em abril nos haviam remetido noventa e nove. Parecia que tínhamos passado o clímax, e agora descíamos. Os 178 comunicados dos dois meses decorridos, sem contar cêrca de mil cartas diretamente recebidas do público, tinham formado uma pilha de tal ordem que só tínhamos tempo para examinar os melhores relatórios. Planejavamos cobrir o atraso em junho, para depois então descansar um pouco.

Mas, nunca se deve subestimar a fôrça de um UFO. Em junho teve início a grande onda, e a emprêsa que nos fornecia recortes, agora os enviava em enormes caixas de papelão.

CAPÍTULO XI

A GRANDE ONDA

NO princípio de junho de 1952, o Projeto Blue Book vinha funcionando de acôrdo com o plano de operações estabelecido em janeiro de 1952. Tinham sido necessários seis meses para colocá-lo em condições de funcionamento. Para os que jamais foram doutrinados nos meios militares, o tempo pode parecer demasiado. Essas pessoas devem então consultar o funcionário público mais próximo, para verificarem que o tempo não foi excessivo para vencer tôdas as barreiras burocráticas.

Nos primórdios do funcionamento da comissão, tínhamos verificado que 60 por cento dos UFOs observados eram realmente balões, aviões ou corpos celestiais observados sob condições incomuns. Por êste motivo, nosso plano operacional visava eliminar desde logo êstes tipos de observações. Procedendo dessa maneira teríamos mais tempo para nos concentrar no estudo dos casos desconhecidos.

A fim de separar as observações em que balões, aviões e corpos astronômicos eram relatados como UFOs, utilizamos a corrente de dados que continuamente chegava ao Projeto Blue Book. Recebíamos relatórios de todos os vôos de balões *skyhooks*. Bastava apanhar o telefone, e obtínhamos detalhes de quaisquer outros tipos de balões de pesquisa ou dos balões de sondagem meteorológica, lançados nos Estados Unidos em horários regulares. A localização de aeronaves na área em que fôra observado um UFO, geralmente era verificada pelo oficial de Inteligência que havia remetido o relatório, mas ainda assim, fazíamos nova verificação consultando o CAA e as bases militares sôbre a localização das aeronaves em vôo. Os almanaques de astronomia, cartas de

estrêlas e outros dados que nos eram fornecidos pelos observatórios, permitiam-nos obter indicações para verificar se se tratava de corpos astronômicos. Tôdas as investigações que caíam nesta categoria eram conferidas pelo astrônomo do Projeto Bear.

Tínhamos também o nosso arquivo de recortes de jornais, que nos fornecia muitas indicações. Boletins hidrográficos e “Notams” (notícias para aeronautas), publicadas pelo Governo, algumas vêzes nos proviam de outras indicações. A cada seis horas, recebíamos dados completos sôbre as condições meteorológicas. Dezenas de outras fontes de dados que lançassem um pouco de luz sôbre uma observação eram continuamente estudadas.

Para obter tôdas estas informações sôbre balões, aeronaves, corpos astronômicos e outras mais, eu era obrigado a coordenar o plano operacional do Projeto Blue Book com o Serviço de Meteorologia da Força Aérea, Serviço de Vôo, Comando de Pesquisa e Desenvolvimento, Comando da Defesa Aérea, Gabinete da Marinha de Pesquisas Navais, e o ramo de aerologia do Bureau de Aeronáutica; e com a Civil Aeronautics Administration, Bureau de Padrões, diversos observatórios astronômicos e o nosso próprio Projeto Bear. Todo êste plano assemelhava-se a um velho Ford de bigode, do meu tempo de ginásio — quando uma peça funcionava, e outra se quebrava.

Depois que um relatório atravessava o processo de filtragem e ainda se mantinha rotulado como “Desconhecido”, seguia para o arquivo de *modus operandi*, onde confrontávamos suas características com as de outros relatórios. Por exemplo, em 25 de maio recebemos um do Campo Randolph, no Texas. Passou pela filtragem e foi classificado como “Desconhecido”; não era um balão, não era um avião nem um corpo astronômico. Por êsse motivo, seguiu para o arquivo *modus operandi*. Tratava-se de um bando de patos que refletia as luzes da cidade. Ficamos sabendo que os UFOs do Texas eram patos, porque nosso arquivo continha um relatório idêntico de Moorhead, Minnesota, e os UFOs em Moorhead tinham sido êsses pássaros.

Das observações feitas com aparelhos de radar, os relatórios eram encaminhados para a seção de eletrônica do ATIC.

Folhear as resmas de dados em busca da solução para os muitos relatórios que chegavam semanalmente, requeria muitas horas de trabalho extraordinário, mas quando uma observação alcançava a solução final, “Desconhecido”, estávamos certos de que se tratava mesmo de um caso insolúvel.

Para operar, o Projeto Blue Book dispunha de quatro oficiais, dois aeronautas e dois civis no quadro permanente.

Também havia três cientistas trabalhando em tempo integral no Projeto Bear, juntamente com alguns outros em serviços ocasionais. No Pentágono, o Major Fournet, que assumira o encargo de oficial de ligação como trabalho extra, estava agora com todo o seu tempo nessa missão. Se a isto se acrescentasse o número de oficiais de Inteligência em todo o mundo, que faziam investigações preliminares e entrevistavam pessoas que tinham visto UFOs, o Projeto Blue Book era um esforço considerável.

Somente os melhores relatórios que recebíamos podiam ser pessoalmente investigados no local pelo pessoal do Projeto Blue Book. A vasta maioria dos relatórios necessitava ser examinada à base do que o oficial de Inteligência havia redigido, em decorrência do que havia conseguido descobrir, ou com os dados que conseguíamos obter através de chamados telefônicos, ou ainda pelo envio de um questionário. Nossas instruções sobre “o que fazer antes da chegada de um agente do Blue Book”, por nós distribuídas em muitas publicações das forças armadas, estavam começando a produzir resultados. Continuamente, os relatórios se apresentavam com maior número de pormenores.

O questionário que usávamos em junho de 1952 era o recentemente desenvolvido pelo Projeto Bear. Esta comissão, com o auxílio dos psicólogos de uma universidade do Midwest, tinha levado cinco meses para criá-lo. Muitos modelos experimentais foram testados antes de ser obtida a forma final, ou seja o questionário-padrão que o Blue Book está usando atualmente.

O questionário continha oito páginas e formulava sessenta e oito perguntas que formavam armadilhas em dois pontos. Isto nos permitia verificar que confiança podíamos depositar no depoente como observador. Recebemos um grande número de questionários preenchidos de tal maneira

que evidenciava estar o observador usando muito de sua própria imaginação.

Com êste questionário padronizado, o projeto engendrou dois outros tipos mais especializados. Um seria para as observações de radar e o outro para as observações feitas a bordo de aviões.

Em terminologia da Fôrça Aérea, uma “onda” é uma condição, situação ou estado de espírito de um grupo de pessoas, caracterizado por um avançado grau de confusão que ainda não atingiu as proporções do pânico. Essa situação pode aparecer por uma série de fatores, incluindo a visita inesperada de um general em inspeção, uma grande reorganização administrativa, a chegada de informação de Inteligência altamente sensacional, ou pela entrada dramática de uma mulher bem fornida no bar do casino de oficiais.

Em princípio de junho de 1952, a Fôrça Aérea achava-se, inadvertidamente, nos estágios iniciais de uma onda, a onda de discos voadores de 1952. A situação não tinha semelhança com nada acontecido anteriormente ou depois. Todos os recordes relativamente ao número de observações não tinham apenas sido quebrados; tinham sido desintegrados. Em 1948, chegaram ao ATIC 168 relatórios; isto era considerado como um ano propício. Em junho de 1952, recebemos 149. Durante os quatro anos que a Fôrça Aérea investigara o problema, haviam sido colecionados 615 relatórios. Durante a “Grande Onda”, nosso registro acusava a chegada de 717.

Para qualquer pessoa que tivesse alguma relação com discos voadores, o verão de 1952 foi simplesmente um grande turbilhão de observações de UFOs, viagens apressadas, chamadas telefônicas à meia-noite, comunicados do Pentágono, entrevistas com a imprensa muito pouca ocasião para dormir.

Se fôsse possível marcar a data em que a Grande Onda começou, provavelmente se escolheria o dia 1.º de junho.

Também foi em junho que recebemos um bom relatório de um UFO que havia sido captado por radar. O dia 1.º fôra um domingo, mas eu tinha permanecido em meu gabinete durante todo o dia, preparando-me para ir a Los Alamos no dia seguinte. Cêrca das 17:00 horas, o telefone tocou e a telefonista disse tratar-se de uma chamada interurbana da Califórnia. Era o chefe da estação de testes de radar

da Hughes Aircraft Company, em Los Angeles, e mostrava-se excitado, referindo-se a um UFO por êle avistado.

Naquela manhã, êle e sua equipe estavam experimentando um novo modelo de radar, aprontando-o para testes que pretendiam executar na segunda-feira logo cedo. A fim de verificar se o aparelho funcionava normalmente, tinha estado a seguir aviões a jato na área de Los Angeles. Depois de algum tempo, o tráfego de jatos diminuíra e os engenheiros já se dispunham a encerrar suas atividades naquele dia, quando foi captado no vídeo um alvo que se aproximava, cruzando as Montanhas de San Gabriel ao norte da cidade. O chefe da estação experimental acompanhou o objeto por alguns minutos e, pela velocidade e altitude, decidiu que se tratava de DC-3. Estava a 3.700 metros, aproximando-se de Santa Mônica a 290 quilômetros por hora. O operador ia desligar o aparelho, quando percebeu algo extremamente estranho, igual a uma grande falha entre o último e os demais pontos brilhantes regularmente espaçados no vídeo. Chamou todos os presentes, porque um DC-3 simplesmente não triplica sua velocidade. Observaram o alvo enquanto êste executava uma curva, iniciando uma ascensão sobre Los Angeles. Os engenheiros computaram um, dois, três e finalmente quatro pontos durante a sua subida; com uma régua de cálculos verificou-se que o objeto subia 12.000 metros por minuto, deslocando-se a 885 quilômetros horários. Enquanto vigiavam o vídeo, o alvo nivelou durante alguns segundos, efetuou um mergulho a alta velocidade e novamente nivelou a 18.300 metros. Quando desapareceu, dirigia-se para sudeste, perto de Riverside, Califórnia.

Meu informante contou-me que, durante a observação do UFO, tinha estado somente a 16 quilômetros da estação de radar e, se bem que dois membros do laboratório tivessem corrido para fora, nada tinham conseguido avistar. Nem mesmo os aviões a jato detectados a grande altitude deixaram rastros de vapor.

Minha primeira pergunta quando o engenheiro de testes da Hughes Co. terminou sua história, foi se o radar havia trabalhado normalmente. Respondeu-me que logo que o UFO se afastara do vídeo, tinham feito uma verificação geral no aparelho, encontrando-o em perfeita ordem.

Eu estava prestes a indagar se o alvo não poderia ter sido algum avião experimental da Base Edwards, mas êle

antecipou-se, revelando que depois do que tinham observado, entreolhando-se durante um minuto, alguém havia sugerido que se consultasse a Base Edwards. A base informou que nenhum avião se achava em vôo.

Perguntei-lhe sôbre as condições atmosféricas. Respondeu-me que o alvo não se assemelhava àqueles produzidos por condições meteorológicas, mas para certificar-se haviam feito uma verificação. Um dos elementos era um especialista em eletrônica-meteorológica, contratado em virtude de seus conhecimentos das idiossincrasias do radar sob certas condições atmosféricas. O técnico examinara essas condições, obtendo os últimos dados sôbre as mesmas, as quais não indicavam ter havido inversão de temperatura ou qualquer outro fenômeno do gênero que pudesse causar um falso alvo.

Antes de desligar, perguntei-lhe o que pensava ter captado em seu radar, e uma vez mais obtive a resposta de sempre: "Ontem a estas horas, qualquer de nós teria discutido longamente, afirmando que discos voadores eram uma tolice; mas agora, independentemente do que possam pensar, afirmamos que o que vimos foi alguma coisa muito real."

Agradei-lhe ter-me telefonado e desliguei. Não poderíamos efetuar mais análises do que as que tinham sido feitas. Tratava-se de um outro desconhecido.

Dirigi-me ao arquivo de *modus operandi* e apanhei um maço de fichas alinhadas por trás do rótulo "Subidas a alta velocidade". Deveria haver pelo menos cem fichas, cada qual representando uma observação de UFO sob aquela rubrica. Mas esta era a primeira vez que um radar havia seguido um UFO durante uma ascensão.

Durante os primeiros quinze dias de junho, o Projeto Blue Book deu mais um salto em seu plano operacional. Um ano antes, a comissão de estudo constituía-se de um oficial apenas. Tinha-se erguido da operação de um só homem para uma comissão dentro de um grupo, depois para um grupo e era agora uma seção. Nem o Projeto Sign, nem o velho Projeto Grudge tinham ido além do nível da comissão dentro de um grupo. O chefe de um grupo normalmente é um tenente-coronel, e como eu era apenas um capitão, o fato causava uma certa consternação entre a hierarquia. Havia rumores sôbre a possibilidade de ser colocado como chefe o Tenente-Coronel Ray Taylor, do gabinete.

te do Coronel Dunn. O Coronel Taylor estava muito interessado em UFOs; encarregara-se de alguns contactos com a imprensa, antes de passar tais funções para o Pentágono, e havia me acompanhado nas preleções; conhecia algo, portanto, do projeto. Mas no final, o Coronel Donald Bower, meu chefe de divisão, decidiu pela minha permanência na chefia do Projeto Blue Book.

A localização dentro de um plano de organização sempre indica a importância de um projeto. Em junho de 1952, a Força Aérea encarava seriamente o problema dos UFOs. Uma das razões é que havia uma certa quantidade de bons relatórios procedentes da Coreia. Pilotos de caça informavam ter visto esferas prateadas ou discos em diversas ocasiões, e os aparelhos de radar no Japão, Okinawa e na Coreia tinham captado alvos não identificados.

Em junho, nosso mapa de situação, no qual marcávamos todas as nossas observações, começou a demonstrar uma ligeira tendência em agrupar as observações na costa leste. Discutimos esta tendência, mas não fomos capazes de encontrar razões plausíveis para explicá-la, decidindo então prestar especial atenção aos relatórios provenientes dos Estados orientais.

Com esta preocupação em mente, num certo domingo à noite — a 15 de junho, para ser exato — o oficial de dia no ATIC telefonou para minha residência informando que estavam a chegar muitos relatórios da Virgínia. Isoladamente, os relatórios em si não eram muito bons, mas em conjunto podiam significar alguma coisa. O oficial de prontidão sugeriu minha ida até lá para examiná-los. Assim fiz.

Realmente, não eram mesmo bons, mas ao alinhá-los em ordem cronológica, marcando-os sobre o mapa, assumiam a característica de um relatório sensacional.

Às 15:40, uma senhora em Unionville, Virgínia, observava um “objeto muito brilhante” a grande altura.

Às 16:20, os operadores da rádio-facilidades do CAA em Gordonsville, Virgínia, tinham relatado a observação de um “objeto redondo e brilhante” sobre sua estação, a sudeste da mesma e ao sul geográfico de Unionville.

Às 16:25, a tripulação de um avião de passageiros a noroeste de Richmond, Virgínia, tinha avistado “uma esfera prateada às onze horas, alto”.

Às 16:43, um piloto do Corpo de Fuzileiros Navais, num avião a jato, tentara interceptar uma “esfera brilhante” ao sul de Gordonsville.

Às 17:43, um jato T-33 da Fôrça Aérea também tentou interceptar uma “esfera brilhante” ao sul de Gordonsville; havia subido até 11.700 metros, mas o UFO estava muito mais acima.

Às 19:35, muitas pessoas em Blackstone, Virgínia, cêrca de 120 metros ao sul de Gordonsville, avistaram o objeto. Era “redondo, brilhante, com um clarão dourado”, movendo-se de norte para sul. A esta hora, os comentaristas de rádio na parte central de Virgínia estavam fornecendo dados sôbre o progresso do UFO.

Às 19:59, o pessoal de radio-facilidades do CAA em Blackstone, avistou o objeto.

Às 20:00, chegaram os jatos da Base Aérea de Langley, tentando uma interceptação, mas às 20:05 o UFO desapareceu (11).

O conjunto oferecia um bom relatório porque era a primeira vez que recebíamos uma série de informações de mesmo objeto, e não havia dúvida de que tôdas aquelas pessoas se referiam ao mesmo UFO. Fôsse o que fôsse, êste não se deslocava com muita rapidez, dado que percorrera, tôdas as trajetórias, apenas 95 quilômetros em quatro horas e vinte e cinco minutos. Estava prestes a abandonar tudo até o dia seguinte e ir para casa, quando minha espôsa se comunicou comigo. O agente local da Associated Press havia telefonado, e ela supunha que o assunto se relacionava com observações sôbre UFOs. Respondera que eu me achava em viagem, a fim de impedi-los de telefonar para a base. Julguei melhor continuar trabalhando, assim poderia obter uma resposta a tempo de evitar que a história se escoasse para os jornais. Uma história como a que tínhamos em mãos poderia causar algum alvoroço.

Evidentemente, o UFO não era um planêta, porque se deslocava de norte para sul e era muito lento para ser um avião. Telefonei ao centro localizador de balões na Base Lowry, onde são traçados os percursos dos *skyhooks*, mas os únicos grandes balões no ar achavam-se nos Estados ocidentais e tinha-se a localização de todos êles.

Poderia ser um balão de sondagem. As cartas dos ventos mostravam que os altos sopravam em diferentes direções e altitudes, acima de 11.700 metros; por conseguinte, não poderia haver corrente aérea que pudesse ter trazido um balão de certa área; e eu sabia que o UFO se deslocara acima de 11.700 metros, porque o T-33 havia estado nessa altura e o objeto desconhecido ainda continuava acima. Nada mais teria a fazer senão consultar tôdas as estações meteorológicas da área. Chamei Richmond, Roanoke, outras diversas estações nas vizinhanças de Washington, D. C., e quatro outras mais. Tôdas podiam prestar contas de seus balões, e nenhum dêles passara por qualquer lugar perto da parte central da Virgínia.

Um balão só percorre determinada distância; portanto, não havia motivos para consultar estações meteorológicas muito distantes do local em que o UFO tinha sido observado: não obstante, telefonei a Norfolk; Charleston, West Virgínia; Altoona, Pensilvânia; e outras estações dentro de um raio de 240 quilômetros de Gordonsville e Blackstone. Nada.

Eu ainda não me convencera, por isso chamei outras estações. Em Pittsburgh, encontrei uma indicação. O balão de rádio-sonda que haviam lançado, subira a 20.000 metros e, evidentemente, começou a vaziar por ter nivelado nessa altitude. Normalmente, os rádio-sondas estouram a 27 ou 30.000 metros. O previsor meteorológico de Pittsburgh informou que seus registros demonstravam ter êle perdido contacto com o balão quando êste se encontrava a 110 quilômetros a sudeste da estação. Disse que os ventos a 20.000 metros eram constantes, portanto não seria difícil calcular a direção que o balão tomara após a perda de contacto. A falta do que fazer às duas horas da madrugada de um domingo deveria ser muito maçante em Pittsburgh, porque o previsor ofereceu-se para calcular o curso do balão, dizendo que me telefonaria mais tarde.

Cêrca de vinte minutos depois telefonou dizendo que, provavelmente, o UFO deveria ter sido o balão de sua estação. Acima de 15.000 metros havia uma forte corrente de ar, a sudeste de Pittsburgh, que ia engrossar um fluxo mais forte em direção sul, paralelo à costa do Atlântico, logo a leste dos Montes Apalaches. O balão deveria ter flutuado ao longo dessa corrente, como um pedaço de madeira na cor-

renteza de um rio. Tanto quanto podia estimar, o balão chegaria à área de Gordonsville-Blackstone ao fim da tarde ou ao cair da noite. Foi exatamente a êsse tempo que o UFO lá chegou.

“Provavelmente um balão” — era uma boa resposta para mim.

Na manhã seguinte, às 8:00 horas, Al Chop telefonou do Pentágono para dizer-me que havia uma multidão a acotovelar-se junto de sua escrivania, querendo saber pormenores de uma observação na Virgínia.

As observações continuaram a ser feitas e os relatórios a chegar. Em Walnut Lake, Michigan, um grupo de pessoas, com o auxílio de binóculos, avistou uma “luz branca, suave” avançar e afastar-se no céu a oeste, durante quase uma hora. Um UFO tinha feito “passagem” contra um B-25 durante trinta minutos, na Califórnia. Ambos os casos ocorreram a 18 de junho e, embora fizessemos investigações repetidas, foram considerados como desconhecidos.

Em 19 de junho, o radar da Base Goose, na Terra Nova, captou alguns alvos incomuns. Tinham aparecido cruzando o vídeo, aumentado súbitamente de tamanho e a seguir diminuído. Um comentário não oficial dizia que o objeto era achatado ou em forma de disco, e que o alvo como fôra visto no radar parecera maior por ter-se inclinado durante o vôo, apresentando maior superfície refletora. O comentário oficial do ATIC foi que se tratava de falso alvo ocasionado por condições atmosféricas.

A Base Goose era famosa por observações incomuns. No princípio da era dos UFOs, alguém tinha tirado uma singular fotografia colorida de uma “nuvem partida”. O fotógrafo observara uma enorme bola de fogo riscar o céu e passar através de uma alta camada de nuvens estratificadas. Ao passar, produzira um rasgo perfeito. Concluiu-se que a bola de fogo tinha sido um meteoro, mas o caso ainda é um dos mais interessantes do arquivo, em virtude da fotografia.

No princípio de 1952, chegou outro bom relatório dessa área. Tratava-se de um desconhecido.

O caso havia começado quando um piloto de um C-54 de Transporte da Força Aérea, radiografou à Base Goose dizendo que, às 22:42, uma grande bola de fogo passara por

seu avião. O UFO tinha aparecido por trás do C-54 e ninguém o havia percebido até que passou ao largo, na direção da ponta da asa esquerda. A bola de fogo era tão grande que, segundo as declarações do piloto, parecia estar somente a algumas dezenas de metros de distância. O caso havia ocorrido quando o C-54 se encontrava 320 quilômetros a sudoeste, vindo de Westover, Massachusetts. O oficial de dia da base, que também era piloto, achava-se na sala de operações da Base Goose quando a mensagem foi recebida, tendo tido a oportunidade de ouvir o comunicado. Em seguida, dirigiu-se ao carro do comando e contou ao motorista o que ouvira; ambos olharam para o sul, pesquisando o horizonte. Súbitamente, viram uma luz aproximando-se do sudoeste. Dentro de um segundo, estava perto do aeródromo. Crescera até tornar-se do tamanho de uma “bola de gôlfe, segura com o braço estendido”, parecendo uma grande bola de fogo. Vinha tão baixo que tanto o oficial de dia como seu motorista refugiaram-se debaixo do automóvel, certos como estavam de que ia atingir o aeródromo. Quando se viraram e olharam para cima, a bola descrevia uma curva de 90 graus e desaparecia em direção noroeste. O relógio marcava 22:47 horas.

Os operadores da torre de controle também avistaram a bola de fogo, mas não concordaram com o oficial de dia e seu motorista quanto à altitude. Todavia, não negaram que o objeto tivesse efetuado uma curva de 90 graus e que não era um meteoro. Durante os anos de observação em torres de controle tinham visto centenas de meteoros, mas nada se parecia com aquêles fenômeno.

E os relatórios continuaram a chegar ao Projeto Blue Book. Agora já não era raro recebermos dez e onze telegramas num só dia. Se as cartas relatando observações fossem contadas, o total subiria a vinte ou trinta por dia. Na maioria, as observações comunicadas por telégrafo podiam ser classificadas como boas. Constituíam relatos feitos por pessoas de confiança e eram bastante minuciosos. Algumas observações eram atribuídas a balões, aviões etc., mas a percentagem de desconhecidos girava em torno de 22 por cento.

Para descrever e analisar cada relatório e até mesmo os desconhecidos, seria necessário um volume tão grande como um dicionário completo, por isso aqui somente descrevo os casos melhores e mais significativos.

Certo dia, em meados de junho, o Coronel Dunn telefonou. Estava de partida para Washington e desejava que eu fizesse uma preleção numa reunião marcada para o dia seguinte. Por essa época eu já encarava estas preleções como rotina. Fazíamos preleções regulares para o General Garland e um general da Câmara de Pesquisa e Desenvolvimento, o qual transmitia a informação ao General Samford, Diretor de Inteligência. Nesta oportunidade, o General Samford, alguns membros de seu Estado-Maior, dois capitães da Marinha, do Gabinete de Inteligência Naval, e algumas outras pessoas, cujos nomes não posso revelar, estavam presentes à conferência.

Quando cheguei a Washington, o Major Fournet me informou que a finalidade das reuniões e minha preleção era para verificar se se podia encontrar alguma significação para o incremento quase alarmante das observações de UFOs nas últimas semanas.

Eram 9:15 horas, quando todos terminaram de assinar seus nomes na sala de reuniões, numa área secreta do círculo "B", no quarto andar do Pentágono. Iniciei a preleção logo que todos se sentaram.

Fiz a revisão das atividades dos UFOs no mês anterior; relatei, abreviadamente, as mais importantes observações de objetos classificados como "desconhecidos" e salientei que as observações aumentavam, batendo todos os recordes anteriores. Também salientei que, embora o assunto estivesse obtendo grande publicidade, esta já não era do tipo assustador que havia acompanhado as ondas anteriores. Na realidade, grande parte da presente publicidade era antidisco. Depois, prossegui dizendo que, apesar de os relatórios estarem se tornando mais pormenorizados, contendo uma grande quantidade de dados, ainda não dispúnhamos de provas de que os discos eram alguma coisa real. Assegurei que todos os relatórios seriam meramente falsa interpretação de objetos reais, se quiséssemos usar um pouco de imaginação.

Neste ponto, um dos coronéis do Estado-Maior do General Samford interrompeu-me e perguntou: "Não é verdade que se o senhor fizer uso da imaginação para o lado positivo, ao invés de usá-la para o lado negativo, o senhor poderia provar com a mesma facilidade que os UFOs são máquinas interplanetárias? Quando o senhor tem que usar uma hi-

pótese para obter solução para uma observação, o senhor sempre usa aquela que prove a inexistência dos UFOs?”

Quase se poderia ouvir o coronel acrescentar: “Pronto! Agora me comprometi!”

Por vários meses, a crença de que o Projeto Blue Book estava tomando uma atitude negativa e o fato de que os UFOs poderiam ser aeronaves interplanetárias, vinha se desenvolvendo, mas estas idéias eram geralmente discutidas secretamente e as portas rigorosamente fechadas.

Ninguém disse coisa alguma, por isso o coronel que havia quebrado silêncio, prosseguiu. Usou, como exemplo, a observação da Base Goose, onde a bola de fogo tinha feito uma “passagem” contra o C-54, fazendo com que o oficial de dia e seu motorista refugiassem-se debaixo do automóvel. Salientou que, embora tivéssemos rotulado a observação como “desconhecido”, isso não tinha sido aceito como prova. De-sejava saber por quê.

Respondi que nossa opinião era de que a bola de fogo poderia ter sido dois meteoros: um que havia feito uma “passagem” contra o C-54 e outro que havia riscado o espaço sobre a Base Goose. Naturalmente, um meteoro não se aproxima a alguns metros de um avião e não faz curvas de noventa graus, mas tudo isto poderia ter sido ilusão óptica de alguma espécie. A tripulação do C-54, o oficial de dia, seu motorista e os operadores da torre não haviam reconhecido o UFO como meteoro, porque estavam habituados a ver estrêlas cadentes que são vistas mais comumente.

Mas o coronel tinha mais algumas perguntas. “Quais são as probabilidades de haver dois meteoros extremamente espetaculares na mesma área, andado na mesma direção, com cinco minutos de intervalo?”

Eu não conhecia a probabilidade exata, matemática, mas tive que admitir que era muito pequena.

A seguir, perguntou: “Que espécie de ilusão óptica faria com que um meteoro parecesse descrever uma curva de noventa graus?”

Eu havia feito a mesma pergunta ao astrônomo do Projeto Bear, que também não soubera responder. Assim, pois, a única resposta que pude dar ao coronel foi: “Não sei”.

Eu me sentia como se estivesse no banco dos réus, sendo examinado, e isto era exatamente o que acontecia, porque o coronel prosseguiu ainda mais violentamente.

“Por que não adotar uma hipótese que possa ser provada com mais facilidade? Por que não assumir a hipótese de que a tripulação do C-54, o oficial de dia, seu motorista e os dois operadores da torre sabiam o que estavam dizendo? Talvez eles tivessem visto meteoros espetaculares durante as centenas de horas de vôo noturno e nas muitas noites que tinham estado de serviço na torre de contrôle. Talvez a bola de fogo tivesse feito uma curva de 90 graus. Talvez fôsse alguma espécie de máquina inteligentemente controlada que seguisse para nordeste, através do Gôlfo de Saint Lawrence e a Província de Quebec, a 3.800 quilômetros horários. Por que simplesmente não admitir que a maioria das pessoas sabe o que viu?” O coronel dizia tudo isto com não pequena dose de sarcasmo.

Êste último comentário motivou agitada discussão, que me permitiu bater em retirada. De um certo modo, o coronel tinha razão: estávamos sendo conservadores, mas talvez fôsse esta a atitude correta. Em qualquer investigação científica, sempre se deve admitir que não se tem prova, até que seja obtida uma solução positiva. Eu supunha que não tínhamos uma solução positiva — ainda.

Os comentários do coronel dividiram o grupo, com troca de opiniões azêdas, prós e contras, e a insinuação de que algumas pessoas, à imitação dos avestruzes, esconder a cabeça para não encararem a realidade.

O resultado da reunião foi uma diretriz com novas determinações para ser obtida a identificação positiva dos UFOs. Nosso plano anterior de tentar obter diversas observações separadas de um mesmo objeto, de maneira a podermos realizar uma triangulação para medir velocidade, altitude e tamanho, não estava funcionando. Tínhamos dado bastante publicidade à idéia, mas as observações em que a triangulação podia ser usada eram muito poucas e distanciadas. O homem comum não olha para cima a menos que veja um clarão ou ouça ruído. E mesmo que olhe para cima e veja um UFO, raramente o relatório chega ao Projeto Blue Book. Suponho ser correto afirmar que o Blue Book apenas ouviu 10 por cento dos UFOs que foram avistados nos Estados Unidos.

Após a reunião regresssei ao ATIC, e no dia seguinte o Coronel Don Bower e eu seguimos para a costa ocidental, a fim de conversar com certas pessoas sôbre a melhor maneira de conseguir dados mais seguros sôbre UFOs. Voltamos com a idéia de usar uma câmara fotográfica de distância focal extremamente longa, equipada com linhas de difração.

As câmaras seriam colocadas em vários lugares através dos Estados Unidos, onde os discos fôsem observados com mais freqüência. Esperávamos que as fotografias tomadas através das grades de difração nos dariam qualquer prova.

As grades de difração que planejávamos iriam funcionar como prismas; decomporiam a luz de um UFO em seus componentes, de maneira que pudêsemos estudá-las e determinar se se tratava de um metoro, um avião, um balão refletindo a luz do sol etc. Ou poderíamos provar que o UFO fotografado era um aparelho completamente estranho ao nosso conhecimento.

Foi concedida prioridade A-1 para a câmara projetada, e a seção do ATIC que produzia equipamento especial tomou a si a tarefa de obtê-las ou, se necessário, fazer com que fôsem desenhadas e construídas.

Mas os UFOs não estavam à espera de ser fotografados. A cada dia, o ritmo das aparições e da confusão aumentava um pouco mais.

Ao fim de junho, podia-se notar que na maioria os melhores comunicados provinham dos Estados da costa atlântica do país. Em Massachusetts, Nova Jersey e Maryland, caças a jato vinham fazendo decolagens tôdas as noites durante uma semana. Em três ocasiões, os F-94 tinham feito contacto através de seus aparelhos de radar com alvos que conseguiam esquivar-se em bruscas manobras.

No fim daquele mês também houve uma calmaria na publicidade dos jornais. As próximas convenções políticas tinham tomado o lugar dos discos. Mas em 1.º de julho houve uma súbita onda de novas boas observações. A primeira tinha tido lugar em Boston; as seguintes distribuíam-se ao longo da costa.

Aproximadamente às 7:25 horas, da manhã de 1.º de julho, dois F-94 foram mandados para interceptar um UFO descoberto por um localizador do Corpo de Observadores Terres-

tres. O objeto corria para o sudoeste, cruzando sôbre a cidade. O radar não tinha podido captar o alvo, limitando-se apenas a orientar os aviões para a direção geral em que o objeto se encontrava. Os F-94 pesquisaram a área, mas nada puderam ver. Havíamos recebido a comunicação no ATIC e a teríamos arquivado se não houvéssimos também recebido outras comunicações de observações na região de Boston, registradas à mesma hora.

Um dos relatórios provinha de um casal de Lynn, Massachusetts, 15 quilômetros a nordeste de Boston. Às 7:30, o casal tinha percebido dois rastros de condensação dos jatos interceptadores que ganhavam altura. Marido e mulher pesquisaram o céu a fim de localizar o que os jatos procuravam; a oeste avistaram um brilhante objeto prateado “em forma de charuto, cujo comprimento era de seis vêzes sua largura”, cruzando sôbre Boston no rumo sudoeste. Parecia mais rápido que os jatos. Enquanto vigiavam, perceberam um outro UFO, idêntico ao primeiro, seguindo-o mais atrás. Não deixavam rastros de condensação, mas o homem tinha mencionado em seu relatório que isto talvez nada significasse, porque os objetos poderiam estar acima do nível de condensação. Os dois objetos não identificados pareciam estarem a altura muito elevada. O casal havia observado que os F-94 pesquisaram muito abaixo dos UFOs.

A seguir, vinha outra observação que tivera lugar também às 7:30. Um capitão da Fôrça Aérea saía de sua casa em Bedford, 24 quilômetros a noroeste de Boston e a oeste de Lynn, quando avistou os dois jatos. Igualmente, tinha acrescentado em seu relatório que havia procurado ver o que os F-94 estavam a buscar, quando a leste avistou um “objeto prateado em forma de charuto”, deslocando-se para o sul. A descrição do que observara era quase igual àquela do casal de Bedford, exceto que tinha visto apenas um UFO.

Quando a comunicação chegou, pensamos em mandar alguém a Boston imediatamente, na esperança de obtermos mais pormenores do casal e do capitão da Fôrça Aérea; o caso parecia ajustar-se a uma triangulação. Mas em 1.º de julho estávamos completamente sufocados pela afluência de relatórios e não dispúnhamos de uma pessoa sequer que pudéssemos dispensar. E além do mais, no mesmo dia chegaram outras comunicações.

Apenas duas horas após a observação da área de Boston, Fort Monmouth em Nova Jersey voltou à tona na história dos UFOs. Às 9:30 horas, doze alunos da escola de operadores de radar e três instrutores seguiam nove aviões a jato em um aparelho SCR 584, quando apareceram dois UFOs no vídeo. Vinham do nordeste a pouca velocidade, muito mais lentos que os jatos que estavam sendo seguidos; pairaram perto de Fort Monmouth a 15.000 metros, durante cinco minutos, partindo depois “em espantosa aceleração” rumo sudoeste.

Logo que os alvos tinham surgido, alguns alunos se dirigiram para fora em companhia de um instrutor e, após pesquisarem o céu por um minuto, avistaram dois objetos brilhantes no mesmo local em que o vídeo mostrava os dois alvos não identificados. Observaram os UFOs por vários minutos e viram-nos partir velozmente para o sudoeste, exatamente no mesmo instante em que os dois alvos no vídeo se afastavam nessa direção.

Tínhamos assinalado no mapa estas observações — as de Boston e a de Fort Monmouth — e sem adicionar qualquer fantasia, era de presumir-se que as duas “coisas” haviam sobrevoado Boston na direção sudoeste, cruzado Long Island, pairando por alguns momentos sobre os laboratórios secretos do Exército em Fort Monmouth, seguindo depois para Washington. De um certo modo, esperávamos receber comunicação de uma observação sobre aquela Capital. Nossas expectativas não foram infundadas, pois dentro de poucas horas chegou a comunicação.

Um professor de Física da Universidade George Washington observara um objeto opaco, côr de fumaça, pairando a noroeste de Washington, durante oito minutos. De vez em quando, o objeto movia-se através de um arco de 15 graus para a direita ou para a esquerda, regressando sempre à posição original. Enquanto observava o UFO, o professor segurou uma moeda de 25 centavos com o braço estendido, a fim de comparar seu tamanho com o do objeto desconhecido. Este era do diâmetro da moeda. Logo que o avistara, o UFO se encontrava a 30 ou 40 graus sobre o horizonte, mas durante os oito minutos que esteve sob observação baixou gradativamente até que os edifícios centrais de Washington o impediram de ser vistos.

Além de classificar-se como “Desconhecido”, êste relatório era excepcionalmente interessante para nós porque a observação havia sido feita do centro da cidade de Washington, D. C. O professor acrescentou ter visto o UFO em virtude de encontrar grande número de pessoas ao longo das ruas a olhar para cima e a apontar. Calculava que pelo menos 500 pessoas observaram o fenômeno, não obstante ter sido o seu o único comunicado que recebemos. Esta circunstância parecia substanciar nossa teoria de que o povo resiste muito em enviar relatórios de observação de UFOs à Força Aérea. Isto, todavia, não impediu que os jornais fôsem avisados, porque mais tarde recebemos recortes que davam um sumário da observação nos jornais de Washington. O sumário simplesmente dizia que centenas de pessoas tinham telefonado comunicando que viram um UFO (12).

Na ocasião em que os comunicados chegavam à razão de vinte ou trinta por dia, nos sentíamos felizes pela resistência popular em nos comunicar observações, mas quando procurávamos encontrar a solução para uma observação realmente complexa, sempre desejávamos que maior número de pessoas o relatassem. Mas, o velho adágio de que o bocado não é para quem o faz, mas para quem o come, aplica-se também aos UFOs.

Têcnicamente, ninguém em Washington além do Major-General Samford e seus superiores tinha coisa alguma a ver com as decisões políticas relativamente à operação do Projeto Blue Book ou com as lides da situação dos UFOs em geral. Mesmo assim, todos estavam querendo figurar na cena. A divisão de opiniões quanto ao que fazer em face da crescente onda de observações, divisão que havia nascido na preleção feita ao General Samford, alargava-se a cada dia. Um grupo estava encarando a situação com mais do que seriedade. Seus componentes pensavam que já dispúnhamos de bastante evidência para apoiar uma declaração oficial de que os UFOs eram algo real e, para ser específico, nada que fôsse da terra. Êste grupo desejava que o Projeto Blue Book deixasse de perder tempo na investigação de observações com a finalidade de determinar se o observador havia realmente visto algo estranho ao nosso conhecimento, passando, por outra, a crer que se tratava de caso positivo. Estas pessoas desejavam que eu orientasse minhas investigações na tentativa de descobrir mais fatos

sôbre o enigma. Além desta mudança na política operacional, desejavam sustar a liberação de informações. Pensavam que a classificação, por motivos de segurança do Projeto, deveria ser a de absoluto sigilo até que obtivéssemos tôdas as soluções; nessa oportunidade, as informações seriam liberadas ao público. A investigação, seguindo estas normas, deveria constituir um esforço máximo, com a assistência de muitos dos maiores cientistas que trabalhariam no plano a tempo integral. Já se disse que o entusiasmo é contagioso; e quem o disse não errou. O entusiasmo dêste grupo empolgou o Pentágono, o Comando da Defesa Aérea, a Câmara de Pesquisa e Desenvolvimento, além de muitos outros órgãos do governo. Mas o General Samford era quem ainda dava as ordens e havia determinado que continuássemos a operar como até então — espírito aberto a quaisquer idéias.

Depois da pequena onda de comunicados em 1.º de julho, tivemos um curto período de relativo descanso, encontrando tempo para examinar um bom volume de relatórios acumulados. O povo continuava a avistar UFOs, mas a freqüência da curva de observação caía firmemente. Durante os primeiros dias de julho estávamos recebendo sômente dois ou três bons relatórios por dia.

Em 5 de julho, a tripulação de um avião de passageiros figurou na segunda página de muitos jornais por ter relatado a observação de um UFO sôbre a instalação ultra-secreta da Comissão de Energia Atômica em Hanford, Washington. Tratava-se de um balão *skyhook*. No dia 12, um grande meteoro cruzou sôbre Indiana, parte sul de Illinois e Misúri, e sôbre o fenômeno recebemos vinte ou trinta comunicados. Mesmo antes que os relatórios deixassem de chegar, tínhamos tido confirmação de nosso astrônomo de que o UFO era um meteoro.

Mas, quarenta e dois minutos mais tarde, houve uma observação em Chicago, que não podia ser tão facilmente explicada.

De acôrdo com nossos registros meteorológicos, a noite de 12 de julho em Chicago tinha sido muito quente. Às 21:40, havia cêrca de 400 pessoas na Praia de Montrose, tentando refrescar-se. Muitas dessas pessoas estavam deitadas na areia, olhando para as estrêlas, quando viram o UFO aproximar-se de oeste-noroeste, fazer uma curva de 180 graus

diretamente sôbre suas cabeças e desaparecer no horizonte. Era “uma grande luz vermelha com duas pequenas luzes brancas a cada lado”. Alguns diziam que o UFO havia se transformado numa única luz amarela ao fazer a curva. O objeto foi observado durante cinco minutos, e durante êste tempo ninguém ouviu qualquer som.

Uma das pessoas que se achavam na praia era o oficial de meteorologia do Aeroporto Internacional O'Hare — um capitão da Fôrça Aérea. Imediatamente telefonou ao aeroporto; foram verificados todos os vôos de balões e consultados radaristas sem resultados; êste esclareceram não ter havido nenhuma aeronave na área de Montrose Beach nas últimas horas.

Enviei um investigador a Chicago e, apesar dêle ter regressado com muitas minúcias sôbre a observação, estas em nada serviam para elucidar o caso.

No dia seguinte, Dayton fêz a sua primeira longa observação, quando o Sr. Roy T. Ellis, presidente da Rubber Seal Products Company, e muitas outras pessoas viram um objeto em forma de lágrimas, à meia-noite, pairando sôbre a cidade. Esta observação teve um curso interessante porque dois anos mais tarde estive em Dayton e fui ao ATIC visitar um amigo que é um dos conselheiros técnicos do centro. Naturalmente, a palestra girou em tórno de discos e êle me perguntou se eu me lembrava do caso. Ao responder-lhe afirmativamente, me revelou que juntamente com sua espôsa tinha visto o UFO, mas jamais havia revelado o fato. Afirmou com seriedade que não tinha a menor idéia do que aquilo poderia ter sido. Eu já ouvira milhares de vêzes anteriormente, de diversas outras pessoas, êsse mesmo tipo de declaração, mas tratando-se de quem se tratava, significava algo mais, pois meu amigo era tão antidisco como outros muitos que eu conhecia.

O caso de Dayton também movimentou a imprensa. Juntamente com a observação o diário dessa cidade o *Journal* havia publicado uma entrevista com o Coronel Richard H. Magee, diretor da defesa civil de Dayton-Oakwood, em que êste era inquirido sôbre o que pensava dos UFOs. Sua resposta constituiu *manchette*: “Há alguma coisa percorrendo nossos céus e eu desejava que soubéssemos de que se trata”.

Quando a história foi reproduzida em outros jornais, a ligação do coronel com a defesa civil não foi mencionada e êle passou a ser simplesmente “um coronel de Dayton”. O público rapidamente ligou o nome da cidade com a Base Aérea de Wright-Patterson e, especificamente, com o ATIC. Em consequência, muita gente no Pentágono se pôs a gritar enquanto outros batiam palmas com satisfação. Estas provinham da facção que desejava que os UFOs fôsem socialmente reconhecidos; acreditavam que, se não era possível transformar seus argumentos em realizações, podia-se, pelo menos, forçá-los com o auxílio dêste tipo de publicidade.

A calma temporária nas comunicações que o Projeto Blue Book havia experimentado em princípios de julho, provou ser aquela que antecede as tempestades. Na metade do mês estávamos recebendo, aproximadamente, vinte comunicações diárias, mais os telefonemas nervosos de oficiais de Inteligência do país inteiro, à medida que cada instalação da Fôrça Aérea dos Estados Unidos era inundada com os avisos de novas observações. Aconselhamos aos oficiais de Inteligência que nos enviassem os relatórios que julgassem ser os melhores.

O incremento dêsses relatos não se limitava apenas aos Estados Unidos. Todos os dias recebíamos também de nossos adidos de aeronáutica em outros países. A Inglaterra e a França mantinham-se à frente, com os países sul-americanos logo a seguir. É inútil dizer que não investigávamos ou examinávamos os relatórios estrangeiros, porque estávamos com as mãos cheias em casa.

Quase todos nós trabalhávamos quatorze horas por dia durante seis dias da semana. Não era raro que o Tenente Andy Flues, Bob Olsson ou Kerry Rothstien dormissem apenas nos aviões de passageiros quando partiam para uma investigação ou dela regressavam. Os aviões da TWA que tocavam em Dayton transformaram-se em nossos lares. Mas ainda nada tínhamos visto.

Todos os relatórios que chegavam eram bons — aqueles para os quais não havia solução. Os desconhecidos atingiam 40 por cento. Persistiam os rumores de que a Fôrça Aérea se preparava para uma esperada invasão de discos voadores. Se os disseminadores dêsses rumores estivessem no ATIC, na metade do mês, teriam pensado que a invasão já começara.

E pensariam, também, que a cabeça de ponte era a Base Patrick, o Campo de Provas dos Teleguiados de Grande Alcance da Fôrça Aérea, na costa leste da Flórida.

No dia 18 de julho, às 22:45, dois oficiais estavam em frente à base de operações em Patrick, quando perceberam uma luz a 45 graus de ângulo com o horizonte a oeste. Era côr de âmbar e “bem mais brilhante do que uma estrê-la”. Os dois oficiais já tinham ouvido histórias de discos voadores e julgavam estar vendo um balão iluminado. Mas, por pilhéria, chamaram outros oficiais e aeronautas que se achavam no escritório de operações para que viessem “ver um disco voador”. Vieram e olharam. Alguns se surpreenderam e tomaram sèriamente a luz, provocando considerável hilaridade nos demais. A discussão sôbre a luz avivou-se, e foram feitas apostas sôbre se seria ou não um balão. Entrementes, a luz chegara sôbre a base, parando por um minuto e virando a seguir para o norte. Para decidir a aposta, um dos oficiais foi ao departamento de meteorologia para obter dados sôbre o balão. Sim, havia um balão no ar que estava sendo acompanhado pelo radar. O oficial de meteorologia telefonaria para informar a exata localização do mesmo. Telefonou esclarecendo que o balão estava sendo seguido exatamente a oeste da base e que sua luz se extinguira dez minutos antes. O oficial saiu e constatou que o que à primeira vista tinham julgado ser um balão, estava agora diretamente ao norte e ainda iluminado. Para aumentar a confusão, apareceu uma segunda luz a oeste, vinte graus mais abaixo do ponto em que a outra fôra avistada, e agora se dirigia para o norte a velocidade maior. Dentro de alguns segundos, a primeira luz parou e começou a seguir para o sul, passando sôbre a base.

Enquanto os oficiais e aeronautas observavam as duas luzes, o pessoal da meteorologia chegou para avisar que o balão continuava deslocando-se para oeste. Chegaram a tempo de ver uma terceira luz riscando o céu, diretamente sôbre a base, de oeste para leste. Um meteorologista voltou ao escritório e consultou a equipe que seguia o balão meteorológico; êste se mantinha longe, a oeste da base aérea.

Dentro de quinze minutos, duas outras luzes côr de âmbar chegaram de oeste, descreveram uma curva de 180 graus sôbre o mar e voltaram a passar sôbre os observadores.

Em meio à confusão havia sido ligado um aparelho de radar, mas este não captava quaisquer alvos. O fato eliminava a possibilidade de que as luzes fossem aeronaves. Também não eram balões perdidos, porque os ventos em todas as altitudes estavam soprando em direção oeste. Evidentemente, não eram meteoros. Não eram holofotes sobre uma camada de bruma, porque não havia condições meteorológicas que conduzissem à sua formação. Se se desejasse examinar pelo lado negativo, podia tratar-se de algum tipo de fenômeno natural. Se se tomasse o lado positivo, poderiam ser aeronaves.

Na noite seguinte, o radar do Aeroporto Nacional de Washington captou um UFO, e uma das mais divulgadas histórias foi iniciada. Esta observação marcava o final da Grande Onda.

AGITAÇÃO EM WASHINGTON

NENHUMA observação na história dos UFOs jamais atingiu maior fama internacional do que a do Aeroporto Nacional de Washington.

Quando os aparelhos de radar do Aeroporto e da Base Aérea Andrews, nas proximidades da Capital, captaram UFOs, o fato sobrepujou a Convenção Democrática Nacional nas *manchettes* dos jornais. Estas observações criaram tal furor, que recebi perguntas do gabinete do Presidente dos Estados Unidos, da imprensa de Londres, Ottawa e México. Um pequeno incidente foi evitado por um fio, no saguão do Hotel Roger Smith, em Washington, quando me recusei responder aos repórteres o que sabia sobre o fato.

Além de terem sido as observações mais divulgadas nos anais da Fôrça Aérea, constituíam também a mais monumental balbúrdia de nossos arquivos. Embora a Fôrça Aérea tenha dito que o caso fôra completamente investigado, a Autoridade de Aeronáutica Civil tenha escrito um relatório formal sobre as observações, e numerosos articulistas tenham estudado o assunto, a história completa jamais havia sido revelada. Os prós foram deixados fora das histórias contrárias e os contras foram postos à margem pelos escritores das histórias favoráveis.

Um ano depois das observações gêmeas, ainda estavam acrescentando pequenas peças ao quebra-cabeças.

Sob certos aspectos, as observações do Aeroporto Nacional de Washington podiam ser classificadas como surpresa — expressão que usávamos quando os fatos começavam a ficar

confusos — mas sob outros aspectos, nada havia de surpreendente.

Poucos dias antes dos acontecimentos, um cientista de um órgão que não posso revelar e eu estávamos falando sobre os comunicados da costa leste dos Estados Unidos. Conversamos durante duas horas, e eu me aprestava para partir, quando êle disse que tinha um último comentário a fazer, isto é, uma predição. De seus estudos sobre UFOs, cujos relatórios vinha obtendo do Quartel da Fôrça Aérea e das discussões com seus colegas, era de opinião que estávamos sobre um barril de pólvora, e esta denominava-se disco voador. “Dentro dos próximos dias o barril explodirá e a Fôrça Aérea terá a mais sensacional observação de UFOs”, Lembro-me de que ao dizer isto, o cientista pontilhava sua declaração batendo com o punho cerrado na mesa. E continuou: “A observação ocorrerá em Washington ou Nova Iorque, provàvelmente em Washington”.

A tendência das observações em que êste cientista havia baseado sua predição não tinha passado despercebida. Tanto no Projeto Blue Book como no Pentágono já tínhamos falado sobre isso.

Em 10 de julho, a tripulação de um avião da National Airlines observara uma luz “muito brilhante para ser um balão iluminado e muito vagarosa para ser um grande meteoro”, quando voava a 600 metros de altura, na direção sul, perto de Quantico, Virgínia, logo ao sul de Washington.

No dia 13, uma outra tripulação de avião comercial havia informado que a 100 quilômetros ao sudoeste de Washington e a 3.600 metros de altura, viram uma luz abaixo do avião. Esta havia subido ao nível de vôo em que se achavam, pairado do lado esquerdo por vários minutos, e partindo a seguir muito rapidamente em subida quase vertical no momento em que o pilôto havia ligado seus faróis de aterragem.

No dia seguinte, a tripulação de um avião da Pan American, em viagem de Nova Iorque para Miami, avistou oito UFOs perto de Newport News, Virgínia, 220 quilômetros ao sul de Washington.

Duas noites mais tarde, houve outra nova observação exatamente na mesma área, porém esta ocorrera de terra. Às 21:00 horas, um cientista civil pertencente ao Laborató-

rio do National Advisory Committee for Aeronautics do Campo Langley e uma outra pessoa estavam perto do mar olhando para o sul sôbre Hampton Roads, quando viram duas luzes côr de âmbar. Eram “muito grandes para serem luzes de aeronaves” e se apresentavam à direita dos observadores, correndo silenciosamente para o norte. Pouco antes de as luzes chegarem ao ponto em que estavam os dois homens, efetuaram uma curva de 180 graus, voltando ao local em que antes tinham sido descobertas. Ao realizar a curva, parecia que uma das luzes havia corrido relativamente mais do que a outra, como se desejasse manter sua posição certa na formação. Pouco depois, uma terceira luz chegou de oeste e juntou-se às duas primeiras. Quando as três saíam da área em direção sul, várias outras juntaram-se à formação. O episódio todo durara apenas três minutos.

A única solução possível era de que ambos tinham visto aviões. Investigamos esta observação e descobrimos que diversos B-26 da Base Langley tinham estado na área justamente na hora em que ela ocorreu, mas nenhum dos pilotos se recordava de ter estado sôbre Hampton Roads. Com efeito, todos êles tinham de modo geral permanecido bem ao sul de Norfolk até 22:30, em virtude de uma trovoadas a noroeste de Langley. Havia também outras razões. Os observadores não tinham ouvido qualquer som e estavam bem distanciados de todos os ruídos da cidade; aeronaves não têm apenas uma ou duas luzes côr de âmbar; a distância entre as duas luzes era tal, que se fôssem de um avião, êste teria que ser enorme ou estar muito próximo dos observadores; finalmente, como um dos fatôres mais importantes, o homem da NACA era um especialista em aerodinâmica tão famoso e de tal envergadura profissional, que se êle afirmara que as luzes não pertenciam a um avião, não pertenciam mesmo.

Assim, pois, foi o prenúncio da primeira observação de Washington e a razão por que meu amigo havia predito que a Fôrça Aérea estava sentada em um grande barril, cuja pólvora eram discos voadores.

Quando o barril explodiu, os melhores esquemas planejados pelos homens do ATIC tiveram o destino de todos os esquemas bem planejados. A primeira das mais conhecidas observações de Washington teve início, de acôrdo com o livro de registro do aeroporto, às 22:30 da noite de 19

de julho. Nessa oportunidade, dois aparelhos de radar no Aeroporto Nacional tinham captado oito alvos não identificados a leste e sul da Base Andrews. Os alvos não eram aviões, porque vagavam a 160 ou 210 quilômetros por hora, acelerando repentinamente para “velocidades fantásticas”, abandonando a área. Durante a noite, as tripulações de muitos aviões de passageiros avistaram luzes misteriosas nos mesmos lugares em que os aparelhos de radar tinham localizado os alvos. Os operadores das tôrres de contrôle também viram luzes e chamaram os aviões a jato.

Mas ninguém se deu ao trabalho de avisar a Inteligência da Fôrça Aérea. Jornalistas principiaram a telefonar aos oficiais dêsse órgão e a fazer perguntas acêrca das observações que tinham dado origem a *manchettes* como esta: INTERCEPTADORES CAÇAM DISCOS VOADORES SÔBRE WASHINGTON. Receberam a resposta de que a Inteligência não tivera conhecimento de tais observações. Nas edições seguintes, o teor das *manchettes* era: A FÔRÇA AÉREA NÃO QUER FALAR.

Por essa forma é que o Serviço de Inteligência foi notificado da primeira observação de Washington.

Na segunda-feira às 10:00 horas, eu tomara ciência dos fatos quando, junto com o Coronel Donald Bower, desci de um avião procedente de Dayton e comprei um jornal no Edifício Terminal do Aeroporto Nacional de Washington. Do aeroporto telefonei ao Pentágono e falei com o Major Dewey Fournet, mas êle só sabia o que os jornais publicaram. Disse-me que havia telefonado ao oficial de Inteligência na Base Bolling e que estava efetuando uma investigação. Depois do meio dia teríamos um relatório oficial preliminar.

Eram cêrca das 13:00 horas, quando o Major Fournet telefonou dizendo que o oficial da Base Bolling estava em seu gabinete com o relatório. Procurei o Coronel Bower e nos dirigimos ao gabinete do Major Fournet onde ouvimos êsse oficial.

Principiou por informar-nos a localização dos aparelhos de radar envolvidos no caso. O Aeroporto Nacional de Washington, localizado a cêrca de 5 quilômetros ao sul do centro da cidade, dispunha de dois aparelhos. Um dêles, de longo alcance, estava na seção de Contrôle do

Tráfego de Aerovias. Este radar alcançava 160 quilômetros e era usado para controlar todo o tráfego aéreo que se aproximava da Capital. Era conhecido como o radar do ARTC. A torre de controle do Aeroporto Nacional possuía outro radar de menor alcance, que servia para controlar o tráfego de aeronaves nas proximidades imediatas do aeroporto. A Base Bolling localizava-se justamente a leste do Aeroporto Nacional, do outro lado do rio Potomac. Dezesseis quilômetros mais a leste, quase em linha reta com o Aeroporto Nacional e o Campo Bolling, estava a Base Andrews, que também dispunha de um aparelho de radar de curto alcance. Todos estes aeródromos se achavam ligados entre si por um sistema de intercomunicações.

Posteriormente, o oficial de Inteligência passou a relatar as observações.

Quando a turma de revezamento passou a encarregar-se do radar ARTC no Aeroporto Nacional, o tráfego aéreo era tão reduzido que somente um homem ficou a tomar conta do vídeo. O controlador-chefe e seis outros controladores de tráfego estavam fora da sala às 23:40, quando o encarregado de vigiar o vídeo captou um grupo de sete alvos. Pela sua posição, os objetos estavam a leste e pouco ao sul da Base Andrews. De certo modo, os alvos pareciam uma formação de aviões vagarosos, mas nenhuma formação estava sendo esperada. Vagavam entre 160 e 210 quilômetros por hora, quando, subitamente, dois deles em rápida aceleração, saíram fora da tela do radar. O encarregado raciocinou que não podiam ser aviões, por isso chamou o controlador-chefe. Este olhou para o vídeo e chamou dois outros controladores. Todos concordaram em que não podiam ser aviões. Pensaram que os alvos poderiam ser causados por mau funcionamento do aparelho e chamaram um técnico. O aparelho estava em perfeita ordem.

O controlador-chefe chamou, então, a torre de controle do Aeroporto Nacional e ficou sabendo que o radar daquela estação, bem como o da Base Andrews, estavam captando alvos não identificados. Os dois outros aparelhos de radar também haviam observado as mesmas velocidades baixas e súbitos aumentos de aceleração. Os cálculos demonstraram que um dos alvos tinha disparado a 11.200 quilômetros por hora. A esta altura, haviam se espalhado por todos os

quadrantes do vídeo, voando sôbre áreas proibidas como a Casa Branca e o Capitólio.

Diversas vêzes durante a noite, passaram perto de aviões comerciais que se achavam na área, e em duas ocasiões os pilotos viram luzes que não podiam identificar. Essas luzes estavam nos locais apontados pelos radaristas. Outros pilotos com os quais os controladores do radar ARTC falaram através do rádio, nada viram de anormal, ou pelo menos foi o que disseram, mas o controlador-chefe sabia que os pilotos comerciais relutavam muito em relatar observações de UFOs.

A primeira observação de uma luz por um pilôto de linha aérea teve lugar logo depois da meia-noite, quando um controlador do ARTC chamou um pilôto da Capital Airlines que acabava de decolar do Aeroporto Nacional. O controlador pediu-lhe para observar se via algumas luzes incomuns ou qualquer outra coisa. Logo depois de o pilôto ter abandonado o circuito do tráfego, e enquanto o ARTC ainda estava em contacto com êle, gritou sùbitamente: "Lá está uma, à direita... e lá vai ela". O controlador estava observando a tela do radar e verificou que o alvo, anteriormente à direita do avião da Capital Airlines, tinha desaparecido.

Nos quatorze minutos seguintes, êste pilôto informou ter visto mais seis luzes idênticas.

Duas horas mais tarde, outro pilôto, ao aproximar-se do aeroporto, vindo do sul, chamou excitadamente a tórre de contrôle para informar que uma luz o seguia às "oito horas, nível". A tórre verificou o vídeo e lá estava um alvo atrás e à esquerda do avião de passageiros. O radar do ARTC também captara a ambos. O UFO permaneceu mais atrás e à esquerda do avião até seis quilômetros da cabeceira da pista. Quando o pilôto informou que a luz se afastava, os dois aparelhos de radar o confirmaram.

Certo momento, durante a noite, os três aparelhos, os dois do aeroporto e o da Base Andrews, captaram um alvo que se havia aproximado a 4.800 metros ao norte do farol de Riverdale Radio, ao norte de Washington. Durante trinta segundos, os três operadores compararam notas sôbre o UFO através do intercomunicador; a seguir, o alvo desapareceu, deixando a tela dos três aparelhos ao mesmo tempo.

Mas o argumento decisivo veio nas horas mortas da madrugada, quando um controlador de tráfego do ARTC chamou a torre da Base Andrews e disse aos operadores que seu radar havia captado um alvo ao sul da torre daquele aeródromo, diretamente sobre a estação de rádio-faixa da Rádio Andrews. Os operadores da torre olharam e lá estava uma “enorme e flamejante esfera alaranjada” pairando no céu diretamente sobre sua estação de rádio.

Não muito depois que êste alvôroço começara, isto é, logo depois que o técnico havia examinado o radar e julgado que os alvos não eram causados por mau funcionamento do aparelho, o ARTC solicitara jatos interceptadores da Força Aérea para uma investigação local. Mas os aviões não vinham e o ARTC chamou por duas vêzes mais. Já era quase dia quando um F-94 chegou, mas a êsse tempo os alvos já tinham desaparecido. O F-94 pesquisou a área por alguns minutos, mas nada encontrando de anormal regressou à sua base (13).

Assim terminou a primeira fase das observações do Aeroporto Nacional de Washington.

O oficial de Inteligência do Campo Bolling informou que escreveria um relatório completo, enviando-o a seguir para o ATIC.

Naquela tarde houve grande atividade no Pentágono. No primeiro andar, Al Chop esforçava-se o máximo para conter a imprensa, enquanto no quarto pavimento os oficiais de Inteligência mantinham conferências. Falava-se de inversões de temperatura e dos falsos *blips* que poderiam causar; mas, no concurso geral, um bom operador de radar podia discernir alvos legítimos dos falsos, e além do mais, os controladores de tráfego que operavam o radar do Aeroporto Nacional de Washington não eram elementos inexperientes. Diariamente, as vidas de milhares de pessoas dependiam de sua interpretação dos alvos que viam nos aparelhos. E ninguém obtém posição de tal responsabilidade antes de passar muitos anos a analisar alvos em aparelhos diversos de radar. Os alvos causados por inversão de temperatura não são raros; pelos anos que êstes homens exerceram a profissão, com certeza tinham visto tôdas as espécies de alvos, reais e falsos, que um radar pode captar. Declararam ao oficial de Inteligência da Base Bolling que os *blips* obser-

vados no radar do Aeroporto de Washington, naquela noite, eram causados pelo eco do radar refletido contra corpos sólidos. O operador da Fôrça Aérea na Base Andrews confirmou essa declaração; o mesmo fizeram dois veteranos comandantes de aviação que viram as luzes exatamente nos locais em que o radar indicava estarem os UFOs.

Sôbre tudo isto havia ainda as observações da região de Washington durante as duas semanas anteriores — tôdas boas — e que partiram de pilotos e outras pessoas igualmente dignas de confiança.

O mínimo que se poderia dizer é que os acontecimentos do Aeroporto Nacional de Washington tinham causado um choque.

Além de tentar descobrir o que eram êsses UFOs, tínhamos o problema do que dizer à imprensa. Esta estava começando a apertar o cêrco, ameaçando levar o caso ao Congresso — e nada gela o sangue mais rapidamente nos meios militares do que interpelações do legislativo. A imprensa exigia uma declaração oficial e urgente. Alguns oficiais de Inteligência desejavam dizer simplesmente: “De nada sabemos”, mas outros queriam temporizar até ultteriores investigações. Eu me encontrava incluído nesta última facção. Muitas vêzes no passado eu tinha visto o que a princípio parecia uma boa observação de UFO ruir completamente após investigação minuciosa. Opinava, pois, por iludir a imprensa e trabalhar, intensamente, a noite tôda se necessário, para analisar todos os aspectos da observação. Mas, juntamente com o tema dos casos de Washington — confusão, em suma — havia muito palavreado sem nenhuma ação, e a tarde passou sem qualquer investigação posterior.

Finalmente às 16:00 horas foi decidido que a imprensa, que ainda esperava por uma declaração oficial, obteria oficialmente um “Não há comentários”, e que eu permaneceria em Washington para proceder a uma investigação mais pormenorizada.

Telefonei ao Tenente Andy Flues, substituto eventual na chefia do Projeto Blue Book durante minhas ausências, dizendo-lhe que ficaria em Washington, quando tomei conhecimento nessa ocasião que em Dayton o pessoal tinha pela frente uma onda de relatórios. Chegavam pelos tele-

tipos na média de trinta por dia, e muitos eram tão bons se não melhores que os de Washington. Conversei com o Coronel Bower a êste respeito e decidimos que, embora as coisas estivessem acumuladas no ATIC, a observação de Washington, sob o ponto de vista do interêsse nacional, era mais importante.

Sentindo-me como um mártir, eis que deveria trabalhar a noite tôda se necessário, tracei minha linha de investigação. Seguiria para o Aeroporto Nacional de Washington, Base Aérea de Andrews, escritórios das emprêsas aéreas, *bureau* de meteorologia, e meia dúzia de outros lugares espalhados pela Capital. Telefonei à seção de transportes do Pentágono para obter um carro oficial, mas em poucos segundos fiquei sabendo que, de acôrdo com os regulamentos, só tinham direito a carros oficiais os coronéis mais antigos e generais. O Coronel Bower tentou obter um carro, sem resultado. O General Samford e o General Garland já tinham saído, e por isso não dispúnhamos de quem tivesse autoridade para forçar o encarregado a nos ceder uma viatura. Fui ao escritório das finanças para saber se eu poderia alugar um carro juntando a conta às minhas despesas. Não era possível. Eu deveria usar ônibus. Mas eu não conhecia a rêde de ônibus, e se os usasse levaria horas para chegar a todos os lugares que necessitava visitar. Responderam-me que eu poderia apanhar um táxi pagando-o com minhas diárias. Eu dispunha de uma verba de apenas nove dólares por dia; com essa quantia deveria pagar o quarto do hotel, alimentação e o táxi que necessitava para percorrer todo o Distrito de Colúmbia! E a informante acrescentou que minha ordem de viagem apenas cobria visitas ao Pentágono, além de que, naquele mesmo momento, eu já deveria estar de regresso a Dayton e se não tratasse imediatamente de emendar essa ordem através dos canais competentes, não receberia diária alguma e seria tècnicamente um desertor. Fui ainda informado de que não me seria possível falar com o oficial de finanças, porque êste sempre saía às 16:30 a fim de evitar o tráfego intenso, sendo agora exatamente 17:00 horas e estando êle de saída.

As cinco horas decidi que, se esquadrilhas de discos voadores estivessem "tirando finas" na Pennsylvania Avenue, isso para mim já não teria a menor importância. Telefonei ao Coronel Bower, contei-lhe meus contratempos e disse-

-lhe que para mim era de mais. Ele concordou e apanhei o próximo avião para Dayton.

Ao chegar fui ver o Capitão Roy James, da seção de radar, e disse-lhe o que sabia sobre os casos de Washington. Respondeu achar que eles soavam como se os alvos do radar tivessem sido causados por condições atmosféricas, mas como não possuía detalhes, não podia dar sua opinião definitiva.

Os bons relatórios de UFOs, sobre os quais o Tenente Flues me havia falado quando lhe telefonei de Washington, triplicaram em número antes que eu dispusesse de tempo para examiná-los. As remessas haviam aumentado para quarenta por dia, um terço das quais classificamos como "desconhecidos".

Mais luzes cor de âmbar como aquelas avistadas em 18 de julho tinham sido observadas sobre o Campo de Provas de Teleguiados de Longo Alcance da Base Patrick, na Flórida. Em Uvalde, Texas, um UFO descrito como "um grande objeto prateado e redondo que girava sobre seu eixo vertical", foi visto a cruzar 100 graus do céu, ao entardecer, em quarenta e oito segundos. Durante uma parte de seu vôo, o objeto havia passado entre duas nuvens muito altas do tipo cúmulo. Em Los Alamos e Holyoke, Massachusetts, aviões a jato tinham dado caça a UFOs. Em ambos os casos os objetos desapareceram de vista ao se deslocarem contra o sol.

Em dois encontros noturnos, um em Nova Jersey e um em Massachusetts, aviões F-94 tentaram sem êxito interceptar luzes avistadas pelo Corpo de Observadores Terrestres. Nos dois casos, os pilotos desses aviões equipados com radar, viram uma luz; aproximaram-se, e os operadores do radar de bordo conseguiram "amarrar" o alvo. Mas a "amarração" foi perdida em poucos segundos. Tanto em um caso como no outro, a luz, aparentemente, praticou bruscas manobras.

Cópias destes e de outros relatórios estavam sendo enviadas ao Pentágono, e eu me mantinha constantemente ao telefone ou fazia teleconferências com o Major Fournet.

Quando ocorreu a segunda observação no Aeroporto Nacional de Washington, quase exatamente uma semana depois do primeiro, por um golpe de sorte, os fatos não se mostravam tão confusos. O método para relatá-los não estava sendo exa-

tamente seguido de acôrdo com os procedimentos oficiais firmados pela Carta da Fôrça Aérea 200-5, de 5 de abril de 1952, isto é — Objeto: Comunicação de observação de objetos aéreos não identificados. Mas, ainda assim funcionavam.

Tive notícias da segunda observação de Washington, às 22:00 horas, através de um telefonema de Bob Ginna, perito em UFOs da revista *Life*. Havia obtido a informação por intermédio do Bureau do *Time* em Washington, e desejava uma declaração oficial sôbre o que a Fôrça Aérea planejava fazer. Julguei melhor contar a verdade, ao invés de um misterioso “Não há comentários”, e respondi: “Não tenho a menor idéia do que a Fôrça Aérea está fazendo; com tôda a probabilidade não está fazendo coisa alguma”. Quando desligou, telefonei ao oficial de Inteligência que se achava em serviço no Pentágono, e constatei que havia acertado em minha suposição: o oficial nada tinha ouvido a respeito desta segunda observação. Pedi-lhe que comunicasse tudo ao Major Fournet e lhe pedisse que fôsse até o aeroporto que distava apenas três ou quatro quilômetros de sua residência. Ao receber o telefonema do oficial de serviço, o Major Fournet solicitou a assistência do Tenente Holcomb; juntos dirigiram-se para a sala do radar ARTC no Aeroporto Nacional, onde se encontrava Al Chop. Assim, nesta oportunidade, os UFOs teriam uma assistência oficial; Al Chop, Major Dewey Fournet, o Tenente Holcomb e um especialista de eletrônica da Marinha, em serviço na Diretoria de Inteligência da Marinha, todos viram os alvos no radar e ouviram através do rádio as conversações mantidas enquanto os jatos tentavam interceptar os UFOs.

Permanecendo em Dayton, a mais de 600 quilômetros de distância, eu pouco podia fazer; mesmo assim, chamei o Capitão Roy James pensando que, possivelmente, êle desejasse falar pelo telefone com as pessoas que estavam observando os UFOs nos vídeos de radar em Washington. Mas o Capitão James tinha uma profunda aversão por UFOs, principalmente nos sábados à noite.

Aproximadamente às cinco horas da manhã de domingo, o Major Fournet me telefonou, dando-me os detalhes da segunda observação do Aeroporto Nacional. Eis o que me informou: cêrca das 22:30 horas de 26 de julho, os mesmos operadores de radar que tinham visto os UFOs na semana anterior, captaram diversos dos mesmos alvos vagarosos. Des-

ta vez, os misteriosos aparelhos — se eram aparelhos — espalhavam-se em arco ao redor de Washington, de Herndon, Virgínia, até a Base Andrews. Não houve, nesta oportunidade, hesitação em seguir os alvos. Logo que estes apareciam no grande vídeo de 60 centímetros, um dos controladores colocava um marcador plástico representando um *blip* não identificado no lugar de cada ponto luminoso. Quando todos os alvos estavam cuidadosamente marcados, um dos controladores chamou a torre de controle e a estação de radar da Base Andrews; êsses dois outros aparelhos de radar também estavam a captar alvos não identificados.

Às 23:30, quatro ou cinco alvos eram seguidos continuamente, de maneira que mais uma vez foi solicitado o auxílio dos jatos interceptadores. A demora se fez sentir de novo, mas perto da meia-noite, dois F-94 da Base de New Castle decolaram em direção sul. Os jornalistas e fotógrafos foram afastados da sala do radar, sob o pretexto de que iam ser usadas frequências secretas e procedimentos também secretos para orientar os interceptadores. Todo o tráfego civil foi afastado da área e os jatos chegaram.

Quando mais tarde fiquei sabendo que a imprensa fôra afastada da sala do radar sob aquela alegação, logo considerei a medida um absurdo, porque qualquer rádio-operador competente poderia usar um certo tipo de equipamento e ouvir a interceptação. O verdadeiro motivo para o afastamento da imprensa, conforme soube posteriormente, devia-se ao fato de que não poucas pessoas na sala de radar estavam certas de ser aquela a grande noite na história dos UFOs — a noite em que um piloto se aproximaria bastante de um alvo para poder observá-lo bem — e tais pessoas não desejavam que a imprensa participasse do segredo.

Todavia, logo que os dois F-94 chegaram à área, os alvos desapareceram dos vídeos. Os aviões foram orientados para a área visitada por UFOs detectados no radar, mas embora a visibilidade estivesse excelente, os pilotos nada puderam avistar. Permaneceram ao redor por alguns minutos mais, efetuando uma sistemática busca, e por nada conseguirem ver e nada captarem nos aparelhos de radar a bordo, regressaram à base.

Alguns minutos após os F-94 se afastarem de Washington, os alvos não identificados voltaram ao vídeo do radar no mesmo local.

O que nem o Major Fournet nem eu sabíamos a êste tempo era que minutos depois dos alvos terem deixado os vídeos em Washington, os residentes da área ao redor da Base Langley, perto de Newport News, Virgínia, começaram a chamar a tórre de Langley para dizer que estavam vendo “luzes autocirculantes de côres alternadas.”

Pouco depois de receberem os primeiros chamados, os operadores da tórre avistaram as mesmas luzes ou semelhantes, e chamaram um interceptador.

Um F-94 foi orientado visualmente pelos operadores da tórre em direção ao objetivo. O piloto viu a luz e contra ela arremeteu, mas esta súbitamente apagou-se “como se alguém tivesse apagado uma lâmpada”. O F-94 continuou até conseguir uma “amarração” pelo radar, a qual, entretanto, se interrompeu em poucos segundos, em virtude de ter o alvo aparentemente desaparecido a grande velocidade. O avião de caça permaneceu na zona por muitos minutos mais, e conseguiu duas outras “amarrações”, também interrompidas alguns segundos depois. Logo após o F-94, já sobre Newport News, ter sua última “amarração” interrompida, os alvos voltaram ao vídeo do Aeroporto Nacional de Washington.

Com os alvos de volta a Washington, o controlador do tráfego aéreo novamente chamou o Comando da Defesa Aérea e, uma vez mais, dois F-94 decolaram para o sul em direção à Capital. Desta vez os alvos permaneceram nos vídeos quando os aviões chegaram.

Os controladores dirigiram-nos em direção a grupo após grupo de alvos, mas tôdas as vêzes, antes que os jatos pudessem aproximar-se o suficiente para ver algo mais do que uma luz, os alvos disparavam e desapareciam. De uma feita, contudo, um dêles permaneceu. O piloto viu uma luz exatamente no local acusado pelo radar: então, passou a usar potência de emergência e lançou-se em perseguição, mas exatamente como acontecera com a luz que um F-94 perseguira perto da Base Langley, esta também desapareceu. Durante a perseguição, o operador do radar de bordo tentou inútilmente “amarrar” o alvo com o seu aparelho.

Após cêrca de vinte minutos, e com muito combustível gasto, os aviões regressaram à base. Pouco depois começaram a clarear e os alvos desapareceram.

No domingo pela manhã, em entrevista concedida à imprensa, o Tenente William Patterson, piloto de um F-94

e veterano da Coréia, declarou: Tentei entrar em contacto com os objetos desconhecidos abaixo de 300 metros, segundo a orientação dos operadores de radar. Vi diversas luzes brilhantes.

Estava usando minha velocidade máxima, mas ainda assim esta era insuficiente para uma aproximação. Deixei de perseguí-los por verificar que não havia a menor possibilidade de os alcançar. Depois orientaram-me para outros alvos. Mais tarde dei caça a uma simples luz brilhante que calculei encontrar-se a 16 quilômetros de distância. Quando cheguei a três quilômetros, perdi o contacto visual.

Quando o Major Fournet acabou seu relato das atividades noturnas sobre Washington, minha pergunta foi: “E os alvos do radar? Poderiam ter sido causados por condições meteorológicas?”

Eu sabia que o Tenente Holcomb era um grande perito em eletrônica e que o Major Fournet, conquanto não fôsse um especialista nesse ramo, era um excelente engenheiro, por isso a opinião de ambos era valiosa.

Dewey informou que todos na sala de radar estavam convencidos de que os alvos muito provavelmente tinham sido causados por objetos sólidos e metálicos. Também havia falsos *blips* originários de condições meteorológicas, mas estes eram comuns na área de Washington, e os controladores não lhes prestavam atenção.

Conjetei que aquelas coisas sólidas tanto podiam voar a 160 quilômetros por hora quanto avantajarse em velocidade aos aviões a jato.

Não fiz mais perguntas a Dewey porque êle passara a noite tôda em vigília e desejava descansar.

Na segunda-feira pela manhã, o Major Ed Gregory, um outro oficial de Inteligência do ATIC e eu partimos para Washington, mas nosso vôo sofreu um atraso em Dayton e só chegamos à Capital ao fim da tarde. No edifício terminal do aeroporto, antes de tomar um táxi para a cidade, comprei alguns jornais da tarde. As *manchettes* eram tôdas sobre os UFOs:

OBJETOS FLAMEJANTES SOBREPUNHAM A VELOCIDADE DOS JATOS SOBRE A CAPITAL — INVESTIGAÇÃO ENVOLTA EM SEGRÉDO APÓS INÚTIL CAÇA.

JATOS EM ESTADO DE ALERTA PARA CAÇAR DISCOS — INTERCEPTADORES CAÇAM LUZES NOS CÉUS DO DISTRITO DE COLÚMBIA.

PERITO SUGERE MAIS ESTUDOS, ENQUANTO NOVOS OBJETOS SÃO VISTOS NOS CÉUS.

Em tom de pilhéria ponderei sôbre quem poderia ser o perito. Em meia hora o descobri. Era eu. Quando o Major Gregory e eu entramos no saguão do Hotel Roger Smith, repórteres e fotógrafos ergueram-se das poltronas como um bando de codornas. Queriam meus segredos, mas eu nada iria dizer-lhes e não iria também posar para fotografias enquanto não pudesse fazer quaisquer declarações. Os repórteres de jornais são obstinados, mas Greg conseguiu afastá-los e assim chegamos ao elevador sem ao menos pronunciar um “não há comentários”.

O dia seguinte foi de grande confusão. Após a primeira observação de Washington, podia-se descrever a atmosfera do quarto andar do Pentágono, ocupado pela Inteligência da Fôrça Aérea, como de grande excitação. Conversava-se muito e se agia pouco. Todos concordavam que as observações deveriam ser completamente investigadas, mas ninguém agia. O Major Fournet e eu passamos tôda a manhã a “sair” para algum lugar a fim de investigar “alguma coisa”, mas cada vez que íamos saindo, surgia algo mais importante.

Às 10:00 horas, o adido de aeronáutica do Presidente, Brigadeiro-General Landry, telefonou à Inteligência, a pedido do Presidente Truman, para saber o que se passava. Não sei como o telefonema me foi dirigido. Respondi ao General Landry que o alvo poderia ter sido causado por condições atmosféricas, mas que não dispúnhamos de provas.

Para aumentar a confusão já existente, de hora em hora chegavam novos relatórios sôbre observações de UFOs. Deixamo-los à parte porque não podíamos investigá-los imediatamente ou mesmo confirmar os fatos. E desejávamos esta confirmação porque alguns dos relatórios, oriundos de fontes familiares, eram difíceis de serem acreditados.

Antes das observações de Washington, sômente em raríssimos casos, quando o radar havia captados alvos de UFOs, êstes haviam supostamente sido avistados visualmente. Os peritos em radar continuamente salientavam êste fato como indicação de que os alvos talvez fôsem causados por condi-

ções atmosféricas peculiares. “Se se avistasse pelo menos uma luz ou um objeto nas proximidades do local em que o radar demonstrava estar o alvo, então teríamos pouco mais com que nos preocupar”. Isto era o que os técnicos me informaram por diversas vezes.

Agora os alvos estavam sendo vistos ao mesmo tempo em que eram captados pelos aparelhos de radar, e não só em Washington.

Na mesma noite da segunda observação ocorrida na Capital, obtivemos um relatório da Califórnia realmente bom. Um radar do Comando da Defesa Aérea captara um *blip* não identificado, e um F-94-C subiu. O jato interceptador foi orientado contra o alvo, e quando o operador do radar de bordo fêz a “amarração” e o avião se aproximou, tanto o piloto como o operador viram que se dirigiam diretamente para uma grande luz alaranjada. Durante alguns minutos brincaram de pega-pega com o UFO. Tanto o radar terrestre como o do F-94 demonstravam que tão logo o avião chegava à distância de tiro do objeto, êste subitamente disparava a velocidade impressionante. Depois, por um ou dois minutos, diminuía a velocidade para permitir que o F-94 novamente se aproximasse.

Quando conversei com a tripulação do F-94 pelo telefone, disse o piloto que sentira como se fôsse uma grande brincadeira aérea de gato e rato — e que êle não gostara disso; pensava que a qualquer momento o gato poderia dar o bote.

É inútil dizer que aqui também se tratava de um desconhecido.

Na manhã de terça-feira, 29 de julho, o Major-General John Samford avisou que concederia uma entrevista à imprensa naquela tarde, numa tentativa para acertar a situação dos UFOs com a imprensa.

Donald Keyhoe escreveu sôbre essa conferência e os acontecimentos que nela culminaram, com riqueza de pormenores em seu livro *Flying Saucers From Outer Space*. Disse que antes de ter início a entrevista, o General Samford permanecera sentado em sua mesa de trabalho na sala 3A138 do Pentágono e batalhado com sua própria consciência. Deveria êle dizer ao público a “verdade real” — que nossos céus estavam repletos de máquinas do espaço? Não. O público poderia entrar em pânico. A única solução era iludir.

Esta peça de reportagem torna o Major Keyhoe o mais extraordinário jornalista da história. É superior à gravação de conversas pelo telefone. Keyhoe lê pensamentos. E não somente isso; pode ler pensamentos varando as paredes do Pentágono. Sinto-me satisfeito por Keyhoe ter sido capaz de ler o que se passava na mente do General e ter escrito os verdadeiros fatos sobre o que este realmente pensava. Disso posso ter a certeza, pois conversei muito tempo com o general naquele dia e ele conseguiu iludir-me. Eu não poderia supor que ele se preocupava com o que dizer ao público.

Quando a entrevista — a maior e mais demorada concedida pela Força Aérea desde a Segunda Guerra Mundial — teve início às 16:00 horas, o General Samford esforçou-se honestamente para acertar a situação criada pelas observações do Aeroporto Nacional de Washington, mas as cartas estavam contra ele, mesmo antes que começasse a falar. Foi obrigado a desviar muitas das perguntas formuladas pelos jornalistas, porque não sabia respondê-las. Esta atitude fez com que se pensasse que o general estaria tentando encobrir alguma coisa; mas na realidade a confusão fora criada por seus próprios subordinados que não investigaram devidamente os fatos. O General Samford ordenou a presença do Capitão Roy James, do ATIC, para responder às perguntas sobre radar. James não obteve êxito porque chegara a Washington naquela manhã e não sabia sobre os casos além do que os jornais já haviam publicado. O Major Dewey Fournet e o Tenente Holcomb, que tinham estado no aeroporto durante as observações, eram extremamente conspícuos pela ausência, especialmente por ser de conhecimento geral da imprensa que eles não estavam convencidos de que os UFOs captados pelo radar fossem alvos atmosféricos.

De qualquer modo, no entanto, desta situação caótica obteve-se exatamente o resultado que se tinha em vista — alijar a imprensa de nossas costas. As respostas do Capitão James sobre a possibilidade de que os alvos do radar fossem causados por inversões de temperatura, foram construídas pela imprensa para significar que esta era a solução apresentada pela Força Aérea, embora até hoje ambas as observações sejam classificadas como “desconhecidos.”

No dia seguinte, as *manchettes* dos jornais estouraram:

A FÔRÇA AÉREA EXPLICA OS DISCOS COMO APENAS FENÔMENOS NATURAIS

As observações de Washington provaram aquilo que muitos de nós já sabíamos, ou seja, para evitar novos aborrecimentos teríamos que obter todos os fatos e não tentar escondê-los. Grande parte do interêsse da imprensa fôra causado pela relutância da Fôrça Aérea em liberar qualquer informação, e essa relutância baseara-se no fato de inexistir qualquer solução.

Mas se investigações mais completas fôssem realizadas, grandes pontos de interrogação teriam surgido e anulado muito das intrigas contidas nas duas observações. Levei um ano a reunir todos êsses pontos de interrogação, quando, por certas circunstâncias, eu poderia tê-los conhecido em um só dia de esforços concentrados.

Houve alguma dúvida quanto à observação visual da “grande esfera flamejante côr de laranja” que os operadores da tôrre de Andrews viram quando informados pelos operadores de radar do Aeroporto Nacional. Mais tarde, aquêles operadores ao serem interrogados mudaram completamente a história, dizendo que tinham visto simplesmente uma estrêla. Disseram que na noite da observação “estavam nervosos”. (De acôrdo com os mapas astronômicos, não havia estrêlas excepcionalmente brilhantes onde os UFOs haviam sido observados sôbre a estação de rádio. E ouvi de uma boa fonte de informação que os homens da tôrre ficaram algo “persuadidos”.)

Também o piloto do F-94 alterou a primeira versão, mesmo depois de ter dado uma entrevista à imprensa após ter-me relatado como havia inútilmente tentado interceptar as luzes não identificadas. Em relatório oficial êle declarou que tudo quanto viu foi uma luz de terra a refletir contra uma camada de bruma.

Outro ponto de interrogação dizia respeito às luzes que um dos pilotos de avião comercial tinha visto. Meses depois da observação, ouvi de um dos pilotos que o pessoal do ARTC o tinha chamado para saber se êle conseguia ver o UFO que aparecia no radar. O passado dêste homem tam-

bém era notável. Voava para Washington desde 1936. Eis o que declarou: o caso mais importante aconteceu logo após a decolagem na noite das observações do Aeroporto Nacional. O controlador da torre avisou que havia um UFO a nossa frente na linha de decolagem e solicitou nosso auxílio para ajudá-lo na localização. Deram-nos a direção que deveríamos seguir e em breve fomos avisados de que já havíamos passado pelo UFO. Deram-nos outra direção, mas nenhum de nós da cabina de comando conseguiu avistar qualquer coisa fora do normal. Fizemos diversas passagens; a cada vez que o homem da torre nos informava que tínhamos passado pelo UFO, víamos que nos localizávamos sôbre uma certa parte do rio Potomac, a leste de Alexandria. Finalmente, nos solicitaram que examinássemos o terreno a fim de observar visualmente o que poderia estar causando a ilusão. Olhamos e compreendemos que o único objeto que podíamos ver, onde o radar captara um alvo, era um barco a vapor da Wilson Lines, em sua viagem noturna para Mount Vernon. Se na ocasião o radar estava equipado para determinar a altura do alvo eu não sei, mas sem dúvida, êle captava o pequeno vapor. O pilôto passou a dizer que se via um tal aglomerado de luzes ao redor do Aeroporto Nacional que, onde quer que se olhasse, lá estava uma "luz misteriosa".

Havia um outro ponto: embora os aparelhos de radar do Aeroporto Nacional e do Aeródromo Andrews se sobrepuzaram e os alvos tenham aparecido nessa área de sobreposição, sômente num determinado instante os três aparelhos captaram simultâneamente um alvo.

A investigação trouxe à luz alguns outros pontos para o lado pró-disco. Descobrimos que os UFOs visitavam Washington freqüentemente. Em 22 de maio, cinqüenta alvos haviam sido captados desde as 20:00 horas até meia-noite. Os desconhecidos voltaram na noite de quarta-feira entre as duas famosas observações, no domingo seguinte à noite em que houve a entrevista coletiva com a imprensa; durante o mês de agôsto, os alvos foram vistos mais oito vêzes. Em diversas ocasiões, pilotos civis e militares avisaram luzes exatamente onde os aparelhos de radar indicavam que os UFOs se localizavam.

Em cada noite que ocorria uma observação, havia uma inversão de temperatura, mas estas inversões atmosféricas nunca eram tão fortes que pudessem afetar o radar da maneira

usual dessas inversões. Em cada ocasião verifiquei a fôrça da inversão de acôrdo com os métodos usados pelo Centro de Previsão Atmosférica do Comando da Defesa Aérea.

Havia, ainda, um outro fato interessante: dificilmente se passava uma noite em junho, julho e agôsto de 1952 sem que houvesse uma inversão de temperatura em Washington, não obstante os alvos vagarosos e “sólidos” do radar aparecerem sòmente durante umas poucas noites.

Mas o grande fator no lado pró da questão são as pessoas envolvidas — bons operadores de radar, homens que lidam com vidas humanas. Diàriamente, êles manejam o radar para trazer milhares de pessoas ao Aeroporto Nacional de Washington, e com esta responsabilidade deveriam saber distinguir um alvo normal de um falso.

Até hoje as observações do Aeroporto Nacional de Washington são classificadas como “desconhecidos.”

Se a imprensa houvesse colhido notícias de outras atividades de UFOs nos Estados Unidos durante êste período, as observações de Washington talvez não constituíssem o centro de interesse. Na verdade, estas observações poderiam ser classificadas como boas, mas não eram as melhores que conhecíamos. Menos de seis horas após os jornalistas terem agradecido ao General Samford por sua entrevista, e antes que “os UFOs *pudessem ler* nos jornais que eram fenômenos naturais”, um dêles cruzou a fronteira com o Canadá e penetrou no Estado de Míchigan. O caso ocorrido naquela noite foi daqueles que até os mais irredutíveis céticos teriam dificuldade em explicar. Tenho ouvido muitos dêstes céticos tentar explicar os UFOs e visto todos falhar.

As 21:40 horas de 29 de julho, uma estação de radar do Comando da Defesa Aérea na parte central de Míchigan passou a captar posições de um alvo que avançava diretamente para o sul, através da Baía de Saginaw, no Lago Huron, a 1.000 quilômetros por hora. Uma rápida verificação nos planos de vôo demonstrou que se tratava de um objeto não identificado.

Três F-94 encontravam-se na área nordeste da estação de radar, tendo o operador chamado um dos pilotos para tentar uma interceptação. O F-94 começou a subir, abandonando a área de exercícios, num rumo de interceptação que o controlador terrestre lhe forneceu. Quando atingiu 6.600 me-

tros, o controlador disse ao piloto que virasse à direita para encontrar o alvo. O piloto iniciou a manobra, e a seguir tanto ele como seu operador de radar viram uma grande luz branco-azulada, “muitas vezes maior que uma estrela”. Após um ou dois minutos, a luz “assumiu uma coloração avermelhada e começou a diminuir como se afastasse”. Nesse momento, o controlador terrestre avisou que ainda mantinha na tela de seu radar tanto o F-94 como o alvo não identificado; este último acabava de descrever uma curva apertada de 180 graus. A curva era apertada demais para um avião a jato e, pela velocidade que o alvo desenvolvia, teria também que ser um jato se se tratasse de avião. Em seguida, o alvo foi visto rumando para o norte. O piloto deu ao motor o máximo de potência para iniciar a caça, enquanto o operador de radar no assento traseiro conseguia uma “boa amarração”. Mais tarde declarou: “Foi uma “amarração” tão boa quanto a que se consegue de um B-36.” O objeto estava a seis quilômetros, e o F-94 aos poucos diminuía a distância. Durante trinta segundos foi mantida a “amarração”; depois, justamente quando o piloto era avisado pelo controlador terrestre que a distância diminuía, a luz tornou-se mais brilhante e o objeto disparou interrompendo a observação no vídeo. Sem paralisar sua transmissão, o controlador terrestre indagou se o operador do radar de bordo ainda mantinha contacto com o UFO, porque no radar terrestre a distância entre os dois objetos (o avião e o UFO) havia quase dobrado de velocidade em uma volta da antena. Isto indicava que o alvo desconhecido quase duplicara a velocidade em questão de segundos.

Durante dez minutos, o radar de terra seguiu a caça. Às vezes o alvo diminuía a velocidade até que o F-94 diminuísse a distância, mas sempre que este se aproximava para obter contacto pelo radar, o alvo aumentava súbitamente de velocidade e se afastava do avião que o perseguia. A velocidade do UFO — a este tempo todos os interessados sabiam tratar-se de um UFO — não podia ser medida com precisão porque seus períodos de grande velocidade eram curtos; mas, diversas vezes o objeto desconhecido havia percorrido cerca de seis quilômetros em um giro de dez segundos da antena, ou seja, 2.250 quilômetros por hora.

O F-94 tinha o combustível quase esgotado, e o piloto abandonou a caça um minuto ou dois antes que o UFO se

afastasse do alcance do radar terrestre. As duas últimas marcações não tinham sido muito boas, mas parecia que o alvo diminuía a velocidade entre 320 e 480 quilômetros por hora, logo que o F-94 abandonou a caça.

Que tinha sido isto? Obviamente não era um balão nem um meteoro. Poderia ter sido um outro avião, mas em 1952, exetutando-se alguns tipos experimentais que se encontravam muito longe de Michigan, nenhum outro aparelho voador conhecido poderia distanciar-se facilmente de um F-94. Além disso, o radar calculara a velocidade em 2.250 quilômetros por hora! O avião poderia ter disparado em direção à estrela Capela, muito baixa no horizonte, mas e os contacto de radar? Algumas pessoas disseram que se tratava de “alvo atmosférico”, porém as oportunidades de um alvo atmosférico descrever uma curva de 180 graus só porque um avião iniciava uma caça e obtinha uma “amarração” pelo radar, dêsse radar e diminuindo a velocidade quando o avião desistira, são absolutamente inexistentes.

Que tinha sido? Pessoas que eu conhecia estavam inteiramente convencidos de que êste relatório era a chave — a prova final. Mesmo que todos os outros milhares de relatórios fossem arquivados por falta de pormenores técnicos, êste não o seria. Tais pessoas acreditavam que êste relatório por si só era prova cabal para aceitar-se oficialmente o fato de que os UFOs eram máquinas interplanetárias. E quando outras pessoas se recusavam a acreditar até mesmo nesta observação causava pena observar a frustração causada.

À medida que o final de julho se aproximava, um grupo de oficiais de Inteligência passou a lutar para que os UFOs fossem “reconhecidos”. No ATIC, o Projeto Blue Book ainda tentava ser imparcial, mas isso às vezes era difícil.

MISTIFICAÇÃO OU HORROR

PARA os militares e os que não se encontravam intimamente ligados às mais altas esferas da Inteligência da Força Aérea durante o verão de 1952 — e poucos se encontravam — a entrevista do General Samford à imprensa parecia indicar o clímax do interesse oficial sobre os discos voadores. A entrevista aliviou a pressão exercida contra o Projeto Blue Book — os relatórios caíram de cinquenta por dia para dez dentro de uma semana — mas por trás das cortinas a entrevista constituía um esforço geral no sentido de maior pesquisa sobre os UFOs. Os trabalhos para as câmaras especiais continuaram na base de prioridade máxima, e o General Samford tinha-nos autorizado a contratar cientistas da maior nomeada.

Nos últimos quatro meses havíamos completado 750 relatórios relativamente bem documentados e esperávamos que algo dessas observações nos proporcionasse algum dado mais palpável. Minhas ordens eram para dizer aos cientistas com os quais mantínhamos relações, que a Força Aérea continuava oficialmente interessada nos UFOs e que a assistência dos mesmos, ainda que apenas reduzida a idéias e comentários sobre relatórios, nos era extremamente necessária. Embora a afirmação do problema viesse redigida em forma menos direta, em essência dizia: “Dos relatórios que temos coletado, haveria indicações de que a terra tem sido visitada por seres de outros planêtas?”

Perguntas idênticas já haviam sido dirigidas aos cientistas em crises anteriores, mas nunca de maneira tão séria.

Também foi iniciado um programa suplementar a fim de “educar” os militares. A velha idéia de que as observações

de UFOs desapareceriam quando o público estivesse cansado de sensacionalismo, fôra posta à margem. Todos nós sabíamos que os relatórios continuariam a chegar, e que para julgá-los convenientemente teríamos que usar tôdas as espécies de provas. A Grande Onda nos ensinara que nossas oportunidades para encontrar a solução definitiva eram diretamente proporcionais à qualidade de qualquer relatório recebido dos oficiais de Inteligência que se achavam em campo.

Mas logo depois da entrevista do General Samford, começamos a receber telegramas de oficiais de Inteligência, os quais interpretavam as notícias da imprensa sôbre as declarações do general como significando que não havia mais interesse em relatórios sôbre UFOs. Outros oficiais, também de Inteligência, haviam evidentemente interpretado mal a entrevista, porque seus relatórios sôbre valiosas observações de UFOs eram mal redigidos e incompletos. Assim, para evitar idéias mal concebidas sôbre o futuro da comissão investigadora da Força Aérea, distribuímos sumários daquela entrevista aos oficiais de Inteligência. O general havia delineado o futuro da comissão investigadora ao dizer: "Devemos continuar na pesquisa do problema com o melhor de nossa capacidade, dando-lhe tôda a atenção que merece. Daremos a atenção adequada, mas não atenção desenfreada".

O sumário da entrevista foi salutar até certo ponto, e a corrente de relatórios que chegavam ao ATIC voltou à normalidade.

Eu me sentia mais do que disposto a contratar o auxílio dos cientistas, conforme havia ordenado o General Samford, mas antes deveríamos proceder ao exame dos relatórios anteriores que se acumularam. Em julho tivemos um acúmulo desses relatórios e examinado sômente os melhores. Alguns ora examinados ofereciam soluções simples, porém outros eram desconhecidos. Um deles apresentava interesse especial por ser ótimo exemplo de como uma observação pode a princípio parecer insolúvel e, após acurada investigação, perder o interesse que despertara. Tal relatório vinha reforçar a tese de que nossa análise era minuciosa e que ao declararmos um caso como "Desconhecido", tratava-se realmente de um desconhecido. Não éramos infalíveis, mas raramente deixávamos escapar uma pista.

Exatamente às 22:45 horas do dia 1.º de agosto de 1952, um radar do Comando da Defesa Aérea nas proximidades de

Bellefontaine, Ohio, captou um alvo não identificado deslocando-se a alta velocidade para sudoeste, logo ao norte de Dayton. Dois aviões F-86 da 97.^a Esquadrilha de Combate e Interceptação da Base Wright-Patterson decolaram e em poucos minutos subiam para o local apontado pelo radar, onde deveria encontrar-se o alvo. O radar não possuía equipamento para determinação de altitude, e assim tudo quanto o controlador do radar podia fazer era orientar os dois F-86 para um local acima ou abaixo do mesmo; nesse ponto os aviões deveriam agir por sua própria orientação visual.

Quando alcançaram 10.000 metros, o controlador terrestre alertou-os de que estavam quase sôbre o alvo; êste continuava a deslocar-se em direção sudoeste a 850 quilômetros por hora. Em poucos segundos o controlador terrestre voltou a chamar para dizer ao piloto comandante da esquadrilha que seu avião e o alvo se haviam fundido no vídeo e que êle deveria proceder à pesquisa visual; isto era o máximo que aquêle aparelho de radar podia fazer. Depois disso, o radar sofreu um desarranjo e saiu do ar (14).

Quase no mesmo instante, o piloto da esquadrilha ergueu os olhos e viu no céu azul muito acima uma esfera prateada. Apontou-a para seu companheiro e ambos começaram a subir mais. Chegaram até sua altitude máxima, mas não puderam alcançar o UFO. Após dez minutos de tentativas inúteis para identificar a enorme esfera ou disco — porque às vêzes o objeto parecia um disco — um dos pilotos ergueu o nariz do avião em posição de estol e disparou muitos metros de filme com a câmara cinematográfica ajustada ao F-86. Quando já em posição de filmagem, a luz de advertência do aparelho de radar de bordo acendeu, que algo sólido se encontrava à frente do avião. O piloto não estava fotografando um parélio, alucinação ou refração de luz.

Ambos interromperam a interceptação e regressaram a Wright-Patterson ao perceberem súbitamente que ainda estavam a noroeste da Base, quase no mesmo local em que haviam estado quando iniciaram a caça, dez minutos antes. Evidentemente, o UFO havia diminuído a velocidade de 850 quilômetros computados pelo radar, até pairar quase completamente.

Logo que os pilotos aterraram, o magazine de filme da câmara foi enviado para o laboratório e revelado. As foto-

grafias mostravam apenas uma bôrra redonda e indistinta, sem pormenores, mas provavam que algum tipo de objeto aéreo não identificado estivera ao norte de Dayton.

Foi designado para a análise dêste caso o Tenente Andy Flues. Verificou as localizações de balões e descobriu que um rádio-sonda de seis metros de diâmetro, lançado do Campo Wright-Patterson, tinha estado muito próximo da área quando a caçada inútil ocorrera. Mas o balão não se deslocava a 850 quilômetros por hora e não podia ser captado pelo radar terrestre; por isso continuou a investigar. O UFO não poderia ter sido um avião porque os aviões não pairam; também não era um fenômeno atmosférico. Andy classificou o objeto como desconhecido, mas não estava convencido; aquê-le balão na área causava suspeita. Conversou com os dois pilotos algumas vêzes e passou um dia na estação de radar, cancelando, após, a classificação de “Desconhecido” e surgindo com a solução.

O alvo não identificado captado pelo radar ao cruzar o Estado de Ohio era um avião a jato voando baixo. Êste havia permanecido não identificado em virtude de uma confusão, não tendo obtido a estação de radar o seu plano de vôo. Andy verificou e descobriu que um jato havia decolado de Cleveland e aterrado em Memphis ao redor das 11:40 horas. Às 10:45 horas êste jato tinha estado ao norte de Dayton em rumo sudoeste. Quando o controlador de terra misturou os alvos representados pelos dois F-86 e o alvo não identificado, os dois aviões estavam a 10.000 metros procurando o objeto nessa altura ou mais alto, e por isso não viram o jato a voar baixo, mas viram um balão. Em virtude de o radar ter sofrido um desarranjo logo que os pilotos viram o balão, o controlador de terra não mais distinguiu o alvo não identificado que observava, o qual continuou a deslocar-se para o sudoeste. Os pilotos não se deram ao trabalho de olhar ao redor após localizar o balão, por pensarem que tinham o alvo certo sob as vistas.

A única parte da observação ainda inexplicada era a captação do radar na mira das metralhadoras do F-86. O Tenente Flues continuou a investigar e fêz algumas experiências; descobriu que a pequena caixa contendo o transmissor do balão rádio-sonda, produz indicações no radar usado na linha de mira das metralhadoras de um F-86.

Para obter a prova final, o Tenente Flues levou as fotografias para o laboratório. Os dois F-86 tinham estado a 12.000 metros quando as fotografias foram tiradas, e o balão com 6 metros de diâmetro estava acêrca de 21.000 metros. A pergunta de Andy ao pessoal do laboratório era: "Que tamanho teria um balão com 6 metros de diâmetro no quadro de um filme de 16 milímetros, estando o balão a 10.000 metros de distância?"

O pessoal do laboratório fêz os cálculos, surgindo com a resposta: "Um balão de 6 metros de diâmetro fotografado de 10.000 metros de distância teria o mesmo tamanho do UFO fotografado por um dos F-86" (15).

Em meados de agôsto, o Projeto Blue Book voltara à normalidade. O consumo de Coca-Cola do Tenente Flues tinha caído de vinte garrafas por dia em julho, para as normais cinco. Estávamos obtendo boas noites de sono, e agora em raras ocasiões o telefone tocava no meio da noite para comunicar uma observação.

Mas, na manhã de 20 de agôsto, eu tomava meu banho de chuveiro, aprontando-me para o trabalho, quando ocorreu uma das raras ocasiões em que o telefone tocou; era o oficial de dia do ATIC. Um telegrama de urgência havia chegado para o Projeto Blue Book. O oficial fôra ao centro de mensagens para recebê-lo. Julgava tratar-se de algo importante e pedia minha presença imediatamente. Por algum motivo não desejava comunicar-me a mensagem pelo telefone, embora não se tratasse de mensagem secreta. Segui ràpidamente para lá.

O telegrama provinha de um oficial de Inteligência de uma base aérea na Flórida. Na noite anterior, um chefe de escoteiros e três meninos tinham avistado um UFO, sendo que o primeiro havia recebido queimaduras ao aproximar-se demasiadamente do objeto. O telegrama trazia mais alguns pormenores e declarava que o chefe de escoteiros era "um bom cidadão".

Imediatamente, fiz um chamado interurbano àquele oficial, que logo confirmou o que já dissera no telegrama. Havia entrevistado ligeiramente o chefe de escoteiros pelo telefone e supunha não se tratar de mistificação. A policia local investigara o caso e constatará a veracidade da história e as queimaduras. Pedi ao oficial que entrasse em contacto

com o escoteiro e lhe solicitasse para submeter-se imediatamente a um exame físico. Eu imaginava os rumores que poderiam ser espalhados sobre as condições desse escoteiro e queria provas. O relatório soava como bom, por isso informei ao oficial de Inteligência que seguiria para lá tão breve me fosse possível.

Telefonei ao Coronel Dunn, então chefe do ATIC, e informei-lhe sobre o caso. Concordou em que eu deveria seguir para a Flórida o mais rapidamente possível e ofereceu-se para tentar obter um B-25 da Força Aérea, assim ganhando tempo sobre os aviões de carreira.

Pedi a Bob Olsson que providenciasse um contador Geiger no Campo Wright e obtivesse também uma câmara. Telefonei a minha esposa para que arrumasse as malas e as trouxesse para mim. Bob conseguiu o equipamento, correu a sua casa e, dentro de duas horas, eu, ele e nossos dois pilotos, Capitão Bill Hoey e o Capitão David Douglas, voávamos para a Flórida para investigar um dos mais estranhos relatórios de UFO que já tínhamos tido em mãos.

Ao chegar, vimos que o oficial de Inteligência tomara medidas para que o escoteiro viesse encontrar-se conosco na Base Aérea. O escoteiro já sabia de nossa vinda, por isso dentro de alguns minutos chegou à base. Era um rapaz simpático, de pouco mais de trinta anos, não muito prolixo, mas aparentemente disposto a cooperar.

Enquanto ele nos dava uma breve descrição de sua vida pessoal, tive a impressão imediata de que estava nos contando a verdade. Tinha passado toda a sua vida na Flórida. Tinha estado numa escola particular pré-militar, estudando num colégio e depois ingressado no Corpo de Fuzileiros Navais. Disse-nos que lutara no Pacífico a maior parte da guerra e contou as suas vicissitudes. Depois da guerra havia trabalhado como mecânico de automóveis e seguido para a Geórgia por uns tempos para trabalhar numa fábrica de terebintina. Regressando à Flórida, tinha aberto um posto de gasolina, mas a falta de sorte obrigara-o a vender o negócio. Atualmente, trabalhava como empregado numa loja de ferragens. Alguns meses antes, a igreja local havia decidido organizar uma tropa de escoteiros e ele se oferecera para chefiá-la.

Na noite anterior, a reunião semanal noturna dos escoteiros tinha terminado mais cedo. Ofereceu condução a quatro meninos. Já havia deixado um deles, quando a conversa passou a girar em torno de uma corrida de automóveis que em breve iria realizar-se. Falavam sobre as condições da pista. Chovera muito ultimamente e eles ponderavam que a pista deveria estar alagada; resolveram ir até lá a fim de constatar a suposição. Depois disso dirigiram-se ao sul para deixar um dos meninos numa cidade próxima. Tomaram uma estrada asfaltada que corria a 15 quilômetros pelo interior da movimentada estrada costeira. O caminho que seguiam passava por áreas pouco habitadas, com capoeiras de palmeiras e pinheiros. Iam por aquela estrada, quando o chefe de escoteiros disse ter avistado uma luz à esquerda, entre os pinheiros. Diminuiu a marcha e perguntou aos meninos se também a tinham visto, recebendo resposta negativa. Ao ver de novo as luzes acelerou o carro. Desta vez os meninos as viram e o chefe de escoteiros então parou o automóvel. Disse que ia voltar ao bosque e verificar o que estava acontecendo, mas os meninos se mostraram temerosos de permanecer sós. Outra vez o carro fôra pôsto em marcha, porém em alguns segundos o escoteiro resolveu voltar. Manobrou o automóvel, regressou e estacionou na estrada no ponto oposto ao local em que havia visto as luzes.

Neste ponto o interrompi para saber um pouco mais dos motivos que o haviam feito regressar. Geralmente, ninguém penetra em capoeiras infestadas de cascavéis, à noite. Êle me deu uma resposta lógica. As luzes assemelhavam-se às de um avião que poderia ter caído no bosque a alguma distância da estrada. Êle não acreditava que fôsse isso, mas ao pensar nessa possibilidade ficara preocupado. Além do mais, era um escoteiro e se alguém necessitava de auxílio, sua consciência o teria atormentado o resto da vida se não prestasse socorro.

Havia justamente começado um programa de rádio de quinze minutos; disse então aos rapazes que ia entrar no bosque, mas se não regressasse ao término do programa, deveriam correr à casa de fazenda mais próxima e trazer auxílio. Desceu do carro e embrenhou-se no bosque levando um facão e duas lanternas elétricas. Uma destas serviria como reserva e êle a colocara no bôlso. Andara cinqüenta passos fora da estrada, quando encontrou uma capoeira cerrada, ten-

do que parar a fim de procurar um caminho melhor. Não o encontrando, penetrou mato a dentro, com o emaranhado à altura de sua cintura.

Quando parou, recordou-se mais tarde, havia sentido um odor estranho. Não sabia descrevê-lo exatamente, mas usou as palavras “agudo” ou “penetrante”. Ao princípio, era um odor muito leve, na verdade mais uma percepção subconsciente.

Depois do incidente, uma outra sensação que se lembrou ter experimentado foi uma ligeira diferença na temperatura, dificilmente perceptível, como o caminhar ao lado de um edifício de tijolos logo após o pôr do sol. Nada tinha pensado relativamente ao odor e ao calor naquela ocasião, porém mais tarde, quando isso se tornou importante, lembrou-se.

Não prestando atenção àquelas sensações, avançou contra a capoeira, olhando ocasionalmente para cima a fim de orientar-se pela estrêla polar e poder caminhar diretamente para leste. Depois de penetrar com grande esforço através de 30 passos de emaranhado entre as palmeiras, percebeu uma mudança nas sombras à sua frente e parou, lançando o facho de luz mais para adiante para ver se estava se dirigindo para uma clareira ou uma das muitas lagoas que marcam aquela região da Flórida. Era uma clareira.

Os escoteiros que tinham permanecido no carro podiam ver a luz da lanterna a mover-se entre os arbustos. Ocasionalmente, o chefe de escoteiros fazia correr por um instante o facho luminoso pelo tronco de uma árvore ou através do terreno, e dessa maneira os meninos podiam saber onde êle se achava em relação às árvores e as capoeiras. Viram-no parar à beira da clareira em sombras e pesquisar com a lanterna elétrica à sua frente.

A seguir, contou-nos que ao parar pela segunda vez sentiu realmente o odor e o calor. Ambos eram muito mais perceptíveis ao penetrar a clareira. Na realidade, o calor tinha-se tornado quase insuportável ou, como descreveu, “opressivamente úmido, tornando a respiração difícil”.

Caminhou mais alguns passos e, súbitamente, teve a horrível impressão de que alguém o estava vigiando. Deu mais um passo, parou e olhou para cima a fim de ver a estrêla polar ou quaisquer outras. Repentinamente, percebeu que quase todo o céu estava obstruído por uma grande forma escura, a cerca de dez metros sôbre sua cabeça.

Disse ter permanecido nessa posição durante muitos segundos — não sabe quanto tempo — porque então o sentimento de que estava sendo observado sobrepujara sua capacidade de raciocinar. Conseguiu dar alguns passos para trás e, aparentemente, conseguiu sair do ponto abaixo do objeto, eis que podia ver sua periferia em silhueta contra o céu.

Ao afastar-se, sentiu que o ar se tornava muito mais fresco. Dirigiu o facho luminoso de sua lanterna para a periferia do objeto, fazendo observação rápida mas boa. Era circular e ligeiramente côncavo no fundo; a superfície lisa e acinzentada. O chefe de escoteiros apontou para o tópo de linóleo da mesa de escritório do oficial de Inteligência e disse: “Exatamente como aquilo”. A parte superior tinha uma cúpula como se fôsse um torreão. A periferia, em forma de prato, era espessa e tinha aberturas a cada 30 cm de espaço, como cavidades numa roda de turbina. Entre cada abertura havia um pequeno orifício como um bico de maçarico.

A reação do chefe de escoteiros foi de fúria. Desejava danificar ou destruir o que estava vendo, fôsse o que fôsse. Tudo o que possuía era um facão, mas sentia o desejo de saltar e ferir a coisa desconhecida. Nem bem havia concebido a idéia, quando percebeu que as sombras na torre se moviam ligeiramente, ao mesmo tempo em que ouviu um som “como o de uma porta de cofre bem lubrificada”. Sentiu-se imobilizado pelo medo e viu que uma pequena bola de fogo vermelho começou a derivar em sua direção. À medida que a bola descia lentamente, expandia-se numa nuvem de névoa vermelha. Deixou cair a faca e a lanterna e cobriu o rosto com os braços. Quando a nuvem o envolveu, desmaiou.

No carro, os escoteiros calcularam que seu chefe já havia partido há cinco minutos, quando o viram estacar à borda da clareira e depois nela penetrar. Viram-no parar segundos mais tarde, hesitar um pouco e então dirigir o foco luminoso para cima. Tinham pensado que êle estava apenas a olhar para as árvores outra vez. O que dizem ter visto a seguir foi uma grande bola de fogo envolvê-lo. Viram-no cair, e por isso saltaram do carro e dispararam estrada a baixo em direção à primeira casa de fazenda.

O fazendeiro e sua espôsa tiveram um pouco de dificuldade em compreender o que os rapazes queriam dizer, tal a agitação de que estavam possuídos. Tudo o que pôde compreender era que o chefe de escoteiros estava em dificuldade, e portanto chamou a Patrulha Rodoviária do Estado da Flórida, a qual imediatamente transmitiu a mensagem ao escritório do delegado da região. Dentro de poucos minutos chegaram o delegado e um guarda locais, que apanharam os escoteiros e se dirigiram para o ponto em que o carro estacionara.

O chefe de escoteiros não tinha idéia de quanto tempo ficara desacordado. Lembrava-se vagamente de ser encostado a uma árvore, a sensação de umidade, a erva orvalhada e súbitamente recobrado os sentidos. Sua primeira reação foi a de voltar à estrada e pôr-se a correr. Quando se achava a meio caminho, dentro do emaranhado, viu um carro parar na rodovia. Correu ao seu encontro e encontrou o delegado, o guarda e os meninos.

Estava tão agitado que mal podia contar sua história de maneira coerente. Mais tarde, o delegado declarou que em todos os seus anos de polícia jamais tinha visto uma pessoa tão perturbada quanto o chefe de escoteiros ao sair da valeta ao lado da estrada em direção ao clarão dos faróis. Após ter relatado os acontecimentos, todos entraram no bosque, contornando o agrupamento de palmeiras. O que primeiro viram foi a lanterna elétrica ainda acesa, sôbre a relva. Próximo havia um local em que a relva estava amassada, como se uma pessoa tivesse deitado sôbre ela. Procuraram a lanterna extra que o chefe de escoteiros levava, mas não a encontraram. Pesquisas realizadas mais tarde para encontrá-la também não tiveram êxito. Marcaram o local onde a relva estava amassada e voltaram. O guarda levou os meninos para suas casas e o chefe de escoteiros seguiu o delegado para o gabinete da Delegacia. Em caminho para a cidade, o chefe de escoteiros percebeu que seus braços e seu rosto queimavam. Quando chegou à Delegacia verificou que seus braços, rosto e seu boné *estavam* queimados. O delegado chamou a Fôrça Aérea.

Havia seis pessoas ouvindo o relato. Bob Olsson, os dois pilotos, o oficial de Inteligência, seu sargento e eu. Tínhamos antes convenção em anotar um pormenor insignificante da história, e então fazer novas perguntas ao escoteiro quan-

do êste terminasse de falar. Nossa teoria era que se o escoteiro tivesse forjado a história, ou repetiria os pormenores inteiramente ou não se lembraria do que havia dito. Eu havia usado êste artifício muitas vêzes, o qual se mostrara um bom indicador de mentiras. O escoteiro passou no teste com distinção. Sua história soava boa para todos nós.

Conversamos durante mais uma hora discutindo a ocorrência e seu passado. O escoteiro continuara a perguntar, “Que foi que vi?” — evidentemente supondo que nós sabíamos. Disse que os jornais estavam à sua procura em virtude de o pessoal da Delegacia ter, inadvertidamente, deixado a história escapar mas que havia temporizado até nossa chegada. Respondi que era nossa política deixar as pessoas dizerem o que quisessem sobre uma observação de UFO. Jamais tínhamos amordaçado qualquer pessoa; êle deveria proceder como julgasse melhor. Com isto lhe agradecemos, obtivemos sua permissão para levar para Dayton o boné e o facão, e o enviamos para sua casa em carro oficial.

Já era um pouco tarde, mas eu desejava conversar com o médico da Base Aérea que havia examinado o escoteiro pela manhã. O oficial de Inteligência encontrou-o no hospital e trouxe o recado de que viria em seguida. Seu relatório era completo. Sômente encontrara, fora do normal, queimaduras de menor importância em seus braços e nas costas das mãos. Havia, ainda, indicações de que as narinas, por dentro, podiam estar queimadas. O grau das queimaduras poderia ser comparado ao das queimaduras leves produzidas pelo sou. Os cabelos também haviam sido chamuscados, indicando queimadura por explosão.

O médico não tinha uma idéia específica de como isto podia ter ocorrido. Tudo poderia ter sido provocado com um isqueiro, e para provar o que dizia tirou um do bolso e chamuscou uma pequena porção de seu braço, como demonstração. Tinham-lhe requerido apenas um exame físico, e era o que tinha feito, mas ofereceu uma sugestão. Verificar o passado do escoteiro no Corpo de Fuzileiros Navais, alguma coisa do que o escoteiro dizia não soava bem. Não concordei com o médico; a história tinha-me parecido aceitável.

Na manhã seguinte, meu pessoal do ATIC, três pessoas do gabinete de Inteligência e dois policiais, seguiram para

a área onde o incidente ocorrera. Encontramos o local em que alguém aparentemente tinha deitado e o caminho percorrido pelo escoteiro através do emaranhado da capoeira. Aplicamos o contador Geiger como medida preventiva, porque não esperávamos encontrar coisa alguma; de fato, nada encontramos. Examinamos a área polegada por polegada, esperando achar algum fósforo riscado, com o qual uma tocha ou fogos pudessem ter sido acesos, gotas dos fogos ou da tocha, ou qualquer outra coisa que não devesse ser encontrada numa área deserta do bosque. Examinamos as árvores; não tinham sido atingidas por raios. As folhas da relva que se achavam sob o lugar em que o UFO supostamente havia parrado, não estavam queimadas. Nada encontramos que pudesse contradizer a história. Tiramos algumas fotografias do local e voltamos para a cidade. Durante a viagem de volta, conversamos com o guarda e o delegado. Tudo quanto podiam dizer confirmava o que já sabíamos.

Conversamos com o fazendeiro e sua esposa, mas êstes em nada nos puderam auxiliar. Os poucos fatos que os escoteiros lhes haviam revelado, antes de terem a oportunidade de falar com seu chefe, corroboravam a história. Entrevistamos o patrão do chefe de escoteiros e alguns de seus amigos; o escoteiro era uma ótima pessoa. Interrogamos pessoas que poderiam ter estado em posição de observar alguma coisa; nada viram. Os cidadãos locais tinham uma dúzia de teorias e verificamos tôdas elas.

O escoteiro não havia sido ferido por um raio; não tinha encontrado uma destilaria clandestina; não havia indicação de que encontrara um grupo clandestino de matadores de tartarugas, contrabandistas ou falsificadores de bebidas; não havia indicação de gás dos brejos ou fogo dos alagadiços. As misteriosas luzes azuis vistas na área provaram ser as de um arco voltaico de um fazendeiro que soldava à noite. Os outros discos voadores eram as luzes de aterragem de aviões que desciam no aeroporto próximo.

Para usar de tôda a honestidade, estávamos tentando provar que se tratava de mistificação, mas não conseguíamos obter o menor êxito. Cada nova pista que encontrávamos, apontava para o mesmo desfecho — uma história legítima.

Terminamos nosso trabalho na sexta-feira à noite e fizemos planos para regressar no sábado pela manhã. Bob Ols-

son e eu cõmbinamos seguir num avião de carreira, em virtude de necessitar de reparos o B-25 em que tínhamos vindo. Nessa noite, logo após o jantar, recebi telefonema da Delegacia. Era um dos delegados com quem eu tinha conversado, mas não aquêle que havia encontrado o escoteiro quando êste saía da mata; era um outro que se mostrava muito interessado no incidente. Fizera algumas investigações particulares, constatando que o passado do chefe de escoteiros não era tão limpo quanto pretendia sê-lo. Havia sido expulso do Corpo de Fuzileiros Navais depois de poucos meses, por ter-se ausentado sem permissão e roubado um automóvel; também passara algum tempo num reformatório federal em Chillicothe, Ohio. O delegado salientou que êstes fatos em si nada significavam, mas que talvez eu estivesse interessado em conhecê-los. Concordei.

Na manhã seguinte, cedinho, fui despertado por um telefonema do oficial de Inteligência. Um jornal matutino trazia a história do UFO na primeira página. Citava o chefe de escoteiros como tendo declarado que “altas patentes” de Washington o haviam interrogado até altas horas da noite. Não havia “altas patentes”; apenas quatro capitães, um segundo-tenente e um sargento. Sabia que vínhamos de Dayton porque dissemos que éramos e de onde vínhamos. A história prosseguia dizendo que “êle, o escoteiro, e a Fôrça Aérea sabiam o que êle tinha visto, mas nada podia dizer a fim de não criar um pânico nacional”. Também contratara um empresário. Eu podia compreender aquelas “altas patentes de Washington” como fôrça de expressão da imprensa, mas o “pânico nacional” era demais. Já havia decidido abandonar o caso, classificando-o como “Desconhecido”, quando êsses fatos ocorreram. Tudo demonstrava que o nosso herói ia ganhar dinheiro rapidamente com sua experiência. Antes de partir para Dayton, telefonei ao Major Dewey Fournet no Pentágono e pedi-lhe para fazer certas verificações.

Na segunda-feira pela manhã, o facão foi enviado para o laboratório de materiais de Wright-Patterson. O que queríamos saber era, “Há alguma coisa diferente neste facão? Está magnetizado? Está radioativo? Foi submetido a calor?” Jamais qualquer outro facão foi tão completamente examinado. Ao investigar a área em que o UFO tinha pairado, com um condutor Geiger, nossa idéia era examinar todos

os ângulos possíveis. O laboratório nada encontrou; era apenas uma facção comum de todos os dias, sem magnetismo, radioatividade ou qualquer outra coisa.

O boné foi mandado para um laboratório em Washington juntamente com o relatório da história. Nossa pergunta era: "O boné pode de algum modo (queimaduras, substâncias químicas etc.) substanciar ou anular a história?"

Pensava ter coletado todos os itens passíveis de análises em um laboratório, até que alguém se lembrou de algo que eu me esquecera — o mais óbvio de todos: amostras do solo e da relva do local sobre o qual o UFO havia pairado. Tínhamos colhido amostras, mas na pressa de última hora para embarcar de regresso a Dayton, elas foram deixadas na Flórida. Telefonei de Dayton, e as amostras foram despachadas e entregues a um laboratório de agronomia para análises.

Ao fim da semana, recebemos um relatório dos registros militares e do reformatório sobre o nosso ex-Fuzileiro Naval. Confirmava algumas suspeitas e acrescentava algo novo. Nada havia de lisongeiro. A discrepância entre o que tínhamos ouvido relativamente ao escoteiro enquanto estivemos na Flórida e os registros, foram considerados como fatos de importância. Resolvi que deveríamos voltar para lá.

Como era época de furacões, aguardamos alguns dias, para depois seguir nosso caminho, desviando de dois deles. Entramos em contacto com uma dúzia de pessoas na cidade em que o escoteiro residia. Todos o conheciam a um certo tempo. Recapitulamos sua vida desde a infância até o dia da observação. Para nos assegurarmos de que estávamos entrevistando pessoas de confiança, investigamos a seu respeito. Os fatos específicos que descobrimos não podem ser revelados por nos terem sido dados em confiança, mas nos convencemos de que todo o incidente tinha sido mistificação.

Não voltamos a falar com o escoteiro, mas falamos com os meninos durante uma reunião à noite; contaram novamente como haviam visto seu chefe cair ao ser atingido pela bola de fogo. Na noite anterior estivemos na área do incidente e quase sob as mesmas condições de iluminação da data da observação; a cena foi repetida, especialmente na parte que se referia aos meninos quando viram seu chefe cair envolto pela névoa vermelha. Descobrimos que nem mesmo subindo na capota do automóvel se poderia ver uma pessoa

em silhueta na clareira em que o chefe de escoteiros havia supostamente caído. De um certo modo, o resto da história dos meninos também se desfez. Já não eram tão positivos nos pormenores como anteriormente.

Ao regressarmos a Dayton, recebemos o laudo sôbre o boné. O desenho da queimadura demonstrava que o boné estava achatado quando foi chamuscado, mas os furos dessa queimadura — o laboratório descobriu pequeninos furos que não tínhamos visto — provávelmente haviam sido causados por centelhas elétricas. Era tudo quanto o laboratório descobriria.

Durante nossa visita anterior, repetidamente perguntamos aos escoteiros se o boné havia sido queimado antes da entrada de seu chefe no bosque, ou se havia sido passado a ferro, mas tôdas as vêzes recebemos a mesma resposta: “O boné não fôra queimado porque nós (os escoteiros) tínhamos brincado com êle na noite da reunião e teríamos visto as queimaduras”. E mais. “O boné era novo; não tinha sido lavado ou passado”. Correram rumores de que jamais fôra devolvido, simplesmente porque o chefe de escoteiro não o quis mais. Era apenas isto, sem segredos nem intrigas.

Todos os que conheciam o incidente, exceto alguns elementos do Pentágono, estavam certos de se tratar de uma mistificação, até que o laboratório me telefonou a respeito da relva que tínhamos mandado examinar. “De que modo as raízes foram queimadas?” Raízes queimadas? Não sabia a respeito do que meu interlocutor falava. Explicou que ao serem examinadas, haviam sacudido a terra e a areia, verificando que elas estavam chamuscadas. As fôlhas da relva em si mostravam-se perfeitas, salvo na parte extrema de suas pontas mais longas. Estas, evidentemente, se curvavam tendo tocado o solo e também estavam crestadas. O laboratório duplicara a queimadura e constatou que, colocando punhados de fôlhas vivas numa panela com terra e areia, sob aquecimento de 149 graus centígrados de uma chama de gás, seria possível reproduzir o mesmo tipo de queimadura. Como isso poderia ter sido feito fora de um laboratório ninguém nem sequer tentaria imaginar.

Logo que obtivemos o laudo, reexaminamos o local. Não havia fontes de águas quentes que pudessem ter aquecido a terra, nenhuma substância química no solo e nada mais que,

pudesse explicar o fenômeno. A única maneira pela qual se teria feito a falsificação, seria aquecendo a terra, por baixo, a 150 graus centígrados. Mas, como poderia isso ser feito sem usar grande equipamento e sem revirar a terra? Não, não podia ser. Poucas pessoas tiveram as amostras da relva em mãos: o laboratório, o oficial de Inteligência na Flórida e eu. O laboratório não deixaria de usar seriedade no caso, ao oferecer laudo oficial; também eu o investigava seriamente. Apenas faltava o oficial de Inteligência, mas estou certo de que não agira de outra forma. Talvez possa haver uma resposta simples que todos nós não tenhamos percebido, mas até o momento as raízes chamuscadas ainda permanecem um mistério.

Redigir um relatório oficial sobre o incidente era difícil. De um dos lados da balança havia uma enorme quantidade de provas circunstanciais que pesavam contra a autenticidade da ocorrência. Em nossa segunda viagem à Flórida, o Tenente Olsson e eu soubemos da tendência do escoteiro em sonhar coisas fantásticas. Um senhor me disse: “Se êle falasse que o sol estava brilhando, eu iria verificar para ter a certeza”. Havia trechos da história que não concordavam perfeitamente com o que os escoteiros haviam declarado. Nenhum de nós jamais pensou que os meninos tivessem participado da mistificação. Sem dúvida tinham se impressionado com a história e assim imaginaram outras coisas que na realidade não viram. As queimaduras do chefe escoteiro nada provaram; o médico da base as havia duplicado em seu braço com um isqueiro. Não avançamos, pois, um passo sequer para provar a mistificação. Pensamos em dezenas de formas para reproduzi-la, mas não pudemos provar uma só delas.

Em favor do escoteiro havia duas peças de evidência física que não podíamos explicar: os furos por queimaduras no boné e as raízes chamuscadas.

O delegado de polícia que me relatou o passado do escoteiro no Corpo de Fuzileiros Navais e no reformatório, também disse: “Talvez tenha sido esta a única vez em sua vida que êle falou a verdade, mas duvido” (16).

Nós também duvidamos e abandonamos o caso como mistificação. A melhor mistificação na história dos UFOs.

Muitas pessoas me perguntaram por que não submeti o escoteiro a um detector de mentiras. Consideramos sèriamente essa possibilidade e consultamos os peritos no assunto. Aconselharam-nos a não realizar o teste. Em certos tipos definidos de casos, o detector de mentiras não produz resultados válidos. Julgavam êste um dos tipos. Se o tivéssemos submetido ao teste e o escoteiro passasse, a publicidade teria sido uma preocupação.

Há somente uma forma para explicar as raízes chamuscadas, o boné queimado e outros aspectos do incidente. Não se trata de uma soluao, melhor dizendo, mas uma especulaao, porém não deixa de ser interessante. Desde que as fôlhas da relva não foram danificadas e o solo não revolvido (que seria a única maneira, e ninguém cogitou que houvesse outra), somente poderia o solo ter sido aquecido. Como? — Por um calor de induao.

Aqui citamos um capítulo intitulado “Calor induzido”, de um livro de engenharia elétrica: Uma barra de metal sólido ou qualquer outro condutor elétrico, quando submetido a um campo magnético alternado, gera em si fôrças eletromotoras. Essas fôrças causam o que se conhece como remoinhos. Um aumento de temperatura é o resultado dêsses remoinhos. O aquecimento induzido é um método comum usado nas forjas para derreter metais.

Substituindo-se a “barra de metal sólido” acima mencionada por areia úmida — um condutor elétrico — e imaginando que algo gerando um poderoso campo magnético alternado pairou sôbre o local, pode-se explicar como as raízes ficaram queimadas. Para obter-se um campo magnético alternado, algum tipo de equipamento elétrico seria necessário. Eletricidade, centelhas elétricas... perfuraao no boné causadas por “centelhas elétricas”.

A propulsão dos UFOs entra em foco quando alguém se lembra da teoria dos campos unificados do Dr. Einstein, que se refere à relaao entre o eletromagnetismo e a gravitaao.

Se êste campo magnético alternado pode aquecer um metal, por que tudo quanto o escoteiro tinha de metal não ficou suficientemente quente para queimá-lo?

Tinha um facão, uma lanterna elétrica, moedas em seu bolso etc. A soluao — o escoteiro não estêve sob o UFO

mais do que alguns segundos. Declarou que, ao parar para ver o objeto, recuara do ponto imediatamente abaixo. Sentira calor, possivelmente irradiado do solo.

Prosseguindo nesta linha de especulação: o escoteiro repetidas vezes mencionou o estranho odor perto do UFO. Descreveu-o como “agudo” ou “penetrante”. O ozônio é “agudo” ou “penetrante”. Citando um livro de química: “Ozônio é preparado pela passagem de ar entre dois pratos carregados por um potencial elétrico”. Equipamento elétrico outra vez. Respirar uma concentração de ozônio também ocasiona a perda dos sentidos. Experimentei esta teoria do calor induzido em certas pessoas, descrevendo-a para obter uma reação. Assim procedi em um cientista da Rand. Ele aceitou a idéia. Sorri ao explicar-lhe que esta teoria simplesmente *acontecia* de ligar os aspectos não solucionados do incidente da Flórida e que não constituía a solução. O cientista ficou ligeiramente perturbado, e perguntou: “Que é que o sr. quer? Será necessário que um UFO chegue e baixe sôbre sua mesa no ATIC?”

ASSIMILANDO OS DADOS

LOGO depois que encerramos o Caso do Escoteiro, segui para Washington a fim de fazer outra preleção sôbre os últimos acontecimentos. Diversos relatórios que haviam chegado no princípio de agosto, foram lidos com acentuado interesse pelos militares e outros órgãos do govêrno. No final de agosto de 1952, vários grupos em Washington acompanhavam a situação dos UFOs bem de perto.

A observação que perturbara a todos veio da Base Aérea de Haneda, atualmente Aeroporto Internacional de Tóquio. Visto que o relatório provinha do Exterior, não podíamos ir para lá investigar o caso, mas os oficiais de Inteligência da Fôrça Aérea no Extremo Oriente executaram um bom trabalho, e assim dispúnhamos da história completa dêsse surpreendente comunicado. Apenas as perguntas de algumas questões de menor importância não haviam sido satisfeitas, mas um telegrama para a FEAF fêz com que elas depois chegassem. Normalmente, eram necessários três meses para expedir e receber respostas a perguntas de rotina, mas neste caso a troca de telegramas foi executada em questão de horas.

Muitos meses depois da observação, conversei com um dos oficiais de Inteligência da Fôrça Aérea no Extremo Oriente que o havia investigado, e que julgava tratar-se de um dos melhores acontecidos naquela área do globo.

As primeiras pessoas a ver o UFO foram dois operadores da tôrre de contrôle que caminhavam através do pátio da base aérea em direção à tôrre, onde trabalhariam em revezamento a partir da meia-noite. Faltava ainda meia hora, e ambos não se apressavam, ou pelo menos não se apressaram

até o momento em que viram uma grande luz brilhante a nordeste sôbre a Baía de Tóquio. Pararam para observar a luz durante alguns segundos, julgando tratar-se de uma estrela excepcionalmente brilhante. Estes homens haviam passado muitas noites solitárias em tôrres de contrôle a olhar apenas para as estrelas, mesmo porque não tinham nada mais a fazer senão olhar para o céu, e jamais tinham visto qualquer coisa tão brilhante. Ademais, a luz movia-se. Alinharam a luz contra um canto do hangar e puderam ver que ela se aproximava continuamente, derivando um pouco para a direita do local em que se achavam. Dentro de um minuto correram através do pátio, subiram as centenas de degraus até a tôrre, e puseram-se a observar a luz com binóculos de 7 x 50. Ambos e mais dois outros operadores da tôrre, que iam ser por êles revezados, observaram detidamente o UFO. A luz tinha forma circular e brilho constante. Parecia ser a parte superior de um grande corpo redondo e escuro, quatro vêzes maior que o diâmetro da própria luz. Enquanto observavam, o UFO aproximou-se mais ou pareceu aproximar-se, porque tornou-se mais distinto. Quando esteve mais perto, os homens puderam avistar uma segunda luz, mais fraca, na parte inferior da borda escura do objeto.

Dentro de alguns minutos, o UFO tinha se deslocado para leste, tornando-se a luz cada vez mais esmaecida até desaparecer. Os quatro homens continuaram a vigiar o lado leste do céu e, sùbitamente, a luz reapareceu. Estêve sob observação durante alguns segundos, desapareceu outra vez e, pela terceira vez, voltou, dirigindo-se para a Base Aérea.

Desta feita, um dos operadores apanhou o microfone e chamou o piloto de um C-54 que estava cruzando a Baía de Tóquio, perguntando-lhe se podia ver a luz. O piloto nada viu de anormal.

Às 23:45, de acôrdo com o livro de registro da tôrre, um dos operadores chamou uma estação de radar das proximidades e perguntou se o radar acusava algum objeto em seu vídeo. A resposta foi afirmativa.

Os oficiais de Inteligência, que investigaram o caso, desenvolveram um esforço especial para tentar descobrir se o alvo desconhecido do radar e a luz eram o mesmo objeto. Deduziram que sim, porque quando os operadores da tôrre e os do radar compararam notas, através do telefone, verifi-

caram que a luz e o alvo do radar se achavam no mesmo ponto, movendo-se em idêntica direção.

Durante cinco minutos, o radar seguiu o UFO que avançava e recuava no centro da Baía de Tóquio, algumas vezes movendo-se tão vagarosamente como se estivesse quase pairando e depois disparando a 500 quilômetros por hora. Durante todo êsse tempo, os observadores da tórre continuavam a seguir a luz com seu binóculo. Muitas vezes, quando o UFO se aproximava da estação de radar — e uma das vezes aproximou-se a 16 quilômetros — um operador de radar ia para fora a fim de verificar se podia avistar a luz, mas ninguém da estação conseguia vê-la. Na tórre da Base Aérea, os operadores chamaram outras pessoas que também viram o fenômeno. Mais tarde, um dos operadores declarou que a luz era altamente direcional, como um holofote.

Algumas daquelas pessoas pensavam que poderia ser um balão iluminado e assim, para que se pudesse fazer uma comparação, foi lançado um balão-sonda provido de luz. A luz dêste, no entanto, era mais “amarelada” do que o UFO, e em questão de segundos havia-se distanciado tanto que não era mais visível. Isto permitiu aos observadores comparar o tamanho do balão e a parte escura do UFO. Se êste se achasse a 16 quilômetros, teria 15 metros de diâmetro.

Três minutos depois da meia-noite, um F-94 decolou da Base Johnson, nas proximidades, e dirigiu-se para a área. O controlador de terra orientou o avião para o sul de Yokohama, acima da Baía de Tóquio, trazendo-o “por trás” do UFO. No momento em que alinhou o F-94 e informou o piloto que podia iniciar a caça, o operador de radar de bordo, no assento traseiro, exclamou ter feito o contacto. Seu alvo achava-se a 5.484 metros, 10 graus para a direita e 10 graus abaixo do F-94. O contacto foi mantido durante 90 segundos. Durante êsse tempo, o operador do radar terrestre observava tanto o F-94 como o UFO descreverem uma volta, tomando a direção da estação de radar. Logo que o alvo penetrou a “barreira confusa” — alvo sólido e permanente perto da estação, causado pelo contacto da faixa de radar tocando o solo — o contacto foi interrompido. Pareceu arrancar súbitamente do jato interceptador. Quase no momento exato, os operadores da tórre informaram ter perdido contacto visual com o UFO. A tórre perguntou ao piloto se tinha

observado visualmente alguma coisa durante a caça. A resposta foi negativa. O F-94 permaneceu na área mais dez ou quinze minutos, mas sua tripulação nada viu e nada mais conseguiu captar no radar de bordo.

Logo depois que o F-94 se afastou, tanto o radar terrestre como os operadores da torre voltaram a observar o objeto desconhecido. Dois minutos após, o radar chamou a torre e informou que o alvo acabava de “partir-se em três pedaços” e que os três “pedaços”, à distância de 400 metros um do outro, estavam deixando a área em direção nordeste. Segundos mais tarde, os homens da torre perderam contacto visual com a luz.

Os oficiais de Inteligência da Fôrça Aérea do Extremo Oriente verificaram todos os ângulos possíveis e nada puderam sugerir que justificasse a observação.

Havia muitas opiniões, como, por exemplo, falsos alvos, porém uma vez mais as possibilidades de que o falso alvo estivesse na mesma direção de uma estrêla brilhante e que essa estrêla parecesse mover-se com o falso alvo, não eram nada prováveis. Além disso, o mesmo tipo de ocorrência acontecera duas vêzes antes, dentro de um mês, uma na Califórnia e outra em Míchigan.

Segundo declarou um dos homens presentes à preleção, “É incrível, e não posso acreditar nisso, mas aquêles rapazes da Fôrça Aérea do Extremo Oriente estão na guerra, são veteranos, e sabem o que estão dizendo acêrca do que viram, e nunca tinham visto coisa igual”.

Eu poderia desenvolver longa dissertação sôbre as possíveis explicações para êste caso; ouvira diversas, mas no final uma só resposta positiva havia: o UFO não podia ser identificado como algo que conhecêssemos. Poderia ter sido um aparelho interplanetário. Muitos julgavam ser esta a solução e desejavam estabelecer uma categoria de conclusões para os relatórios de UFOs, classificando-os como astronaves. A maioria, entretanto, venceu, e os UFOs continuaram como objetos voadores *não identificados*.

Em minha visita seguinte ao Pentágono, passei a maior parte de um dia conversando com o Major Dewey Fournet e seus dois chefes, Coronéis W. A. Adams e Weldon Smith, sôbre o assunto geral dos UFOs. Um dos temas que abordamos foi a respeito de uma nova maneira de encarar o pro-

blema — a tentativa de provar que o movimento dos UFOs, através da atmosfera, era inteligentemente controlado.

Eu não sei quem merecia as honras dessa proposta. Era uma daquelas modalidades de idéias que vão sendo discutidas, e cada qual acrescentando modificações. Nós falávamos em realizar um estudo dêste tipo há muito tempo, mas não tínhamos um número suficiente de relatórios para desenvolvê-los; agora, contudo, com a grande massa de dados que havíamos acumulado em junho, julho e agosto, as perspectivas nesse sentido eram promissoras.

A meta básica do estudo seria conhecer se os movimentos observados nos UFOs eram ao acaso ou em ordem. Movimento ao acaso seria o desordenado, para cá e para lá, como um bando de morcegos ou môscas a esvoaçar. Em tais vôos não existe, aparentemente, um padrão ou um propósito. Entretanto, um bando de andorinhas, por exemplo, a voar ao redor de uma chaminé — elas volteiam, disparam, mergulham, mas quem as observar com atenção verá que apresentam um padrão definido em seus movimentos, um movimento ordenado. O padrão de vôo é inteligentemente controlado, porque elas estão caçando insetos ou em preparação para pousar.

No outono de 1952, possuíamos um considerável número de relatórios bem documentados, nos quais os UFOs desenvolveram uma série de manobras. Se pudsésemos provar que estas manobras não eram ao acaso, mas ordenadas, isto seria a prova de que os UFOs eram inteligentemente controlados.

Durante nossa discussão, o Major Fournet exibiu dois relatórios pelo quais era de supor-se que os UFOs sabiam o que estavam fazendo e não apenas saltando de um lado para outro ao acaso. Um dêles referia-se à recente observação da Base Haneda no Japão, e outro a um incidente acontecido na noite de 29 de julho, quando um F-94 tentou interceptar um UFO a leste de Michigan. Em ambos os casos o radar havia estabelecido a trajetória do objeto.

No Incidente de Haneda, segundo o desenho da trajetória, cada curva que o UFO descrevera se mostrou constante, e as “pernas” entre cada curva eram quase do mesmo tamanho. O desenho do vôo do UFO, ao mover-se para um lado e outro da Baía de Tóquio, lembrava-me muito das linhas “cruzadas” de vôo durante a Segunda Guerra Mundial,

quando procurávamos tripulação de algum avião perdido no mar. A única vez em que o UFO seriamente se desviou deste padrão, foi quando o F-94 se pôs a persegui-lo.

A observação de Michigan era ainda melhor. Neste caso havia uma razão definida para cada movimento que o UFO descrevera. O objeto efetuou uma curva de 180 graus porque o F-94 estava se aproximando, frente a frente, em curso de colisão. O desconhecido, alternadamente, aumentava e diminuía a velocidade, mas o fazia a cada vez que o F-94 se aproximava, acelerando o suficiente para postar-se fora do alcance do radar de bordo. Seria forçar a possibilidade de uma coincidência dizer que êsses movimentos e atitudes de comportamento em vôo eram apenas produto do acaso.

A idéia da análise dêsses movimentos soava-me interessante, mas estávamos tão ocupados com o Projeto Blue Book que não dispúnhamos de tempo para tanto. Por isso, o Major Fournet ofereceu-se para estudar melhor o assunto e eu lhe prometi todo o auxílio que nos fôsse possível.

O meu pessoal no Projeto Blue Book vinha entrando em contacto com vários cientistas nos Estados Unidos e, indirectamente, na Europa, fornecendo-lhes dados e colhendo opiniões. O sistema funcionava de duas maneiras. Nos Estados Unidos, fazíamos preleções a vários grupos científicos. Para conseguir opiniões em outros países, obtínhamos o auxílio gratuito de cientistas que planejavam ir a conferências e reuniões na Europa. Instruíamos êsses cientistas que se dirigiam ao Exterior em todos os aspectos do problema dos UFOs de maneira a que êles pudessem discuti-los e trocar informações com seus colegas europeus.

Em nossas preleções, o que jamais deixou de me surpreender, embora sempre acontecesse, era o interêsse pelos UFOs nos círculos científicos. Logo que se divulgava a notícia de que o Projeto Blue Book estava ministrando preleções oficiais a grupos que, por seus serviços, mereciam a confiança do Govêrno, não encontrávamos dificuldades em obter conselhos gratuitos em troca dessas preleções.

Posso acrescentar que sòmente fazíamos preleções a grupos que trabalhavam para o Govêrno, mas que ofereciam alto padrão de segurança, bem como apenas discutíamos qualquer projeto governamental quando o mesmo nos poderia auxiliar nas pesquisas para as soluções do enigma dos UFOs. Tais

conferências não se cingiam à oportunidade. Não raro ao chegarmos a uma cidade, ficávamos sabendo que o dia todo fôra destinado a palestras sôbre o problema. E jamais encontrei pessoas que menosprezassem os discos voadores, embora públicamente se tivessem manifestado, de forma jovial, aos repórteres de que se tratava de “alucinações”, “absurdos” ou “perda de tempo e dinheiro”. Tais pessoas não eram fanáticas de olhos arregalados, mas certamente estavam interessadas.

O Coronel S. H. Kirkland e eu passamos certa vez um dia inteiro transmitindo o que sabíamos e conversando com o Grupo de Beacon Hill — nome em código para um grupo dos mais avançados cientistas e industriais. Constituído para estudos e análises de um dos mais difíceis problemas militares, tomou grande interêsse por nosso projeto e propiciou excelentes sugestões. Em Los Alamos e outra vez na Base Sandia, nossas preleções foram dadas em auditórios repletos. Também fiz preleções no laboratório da *National Advisory Committee for Aeronautics*, nos centros de Pesquisas e Desenvolvimento Aéreo, no Gabinete de Pesquisas Navais e na Universidade Aérea. E também instruíamos grupos especiais de cientistas.

Normalmente, os cientistas são cautelosos e não se afastam dos fatos provados, mantendo suas opiniões pessoais confinadas a pequenos grupos ou a amigos; entretanto, tais precauções caem por terra se lhes oferecem algo assim como — “Instruções Secretas em Curso” — da mesma forma que se anulam as teorias tendentes a explicar os UFOs como fenômenos normais. Nessas ocasiões dizem êles o que realmente pensam.

Como vários outros investigadores o fizeram, eu poderia valer-me dessas importantes opiniões, e dizer que o Dr. Fulano de Tal acredita que os discos voadores vêm de outros mundos ou que o Dr. Beltrano está firmemente convencido de que Marte é habitado. Conversei com muitos cientistas que acreditavam na real existência dos discos e que estavam absolutamente convencidos de que outros planêtas e corpos do universo são habitados, mas nós estávamos à procura de fatos e não apenas de opiniões pessoais.

Sem dúvida, algumas das perguntas que fizemos a êles seriam respondidas com opiniões pessoais, porque as respos-

tas exatas não existem. Quando estas questões surgiam, tudo o que podíamos fazer era tentar obter a maior e mais representativa quota de opiniões pessoais para fundamentar nossas decisões. Nesta categoria de questões, provavelmente a mais freqüentemente discutida era a possibilidade de que outros corpos celestes fôsem habitados por seres inteligentes. A resposta era sempre o desconhecimento da questão. Mas no consenso geral essa realidade não causaria surpresa.

Tôdas as preleções que realizávamos se acrescentavam à carga de nosso trabalho, porque os relatórios de UFOs continuavam a chegar em quantidades. A falta de publicidade dos jornais após as observações de Washington se fizera sentir, por que o número de relatórios caiu de quase 500 em julho para 175 em agôsto, se bem que êste número ainda se mostrasse bem longe da média normal de vinte a trinta por mês.

Setembro de 1952 começou com uma onda, e por algum tempo era como se as observações estivessem outra vez subindo para um clímax. Por alguma razão que jamais pudemos determinar, súbitamente começamos a receber relatórios de todô o sudeste dos Estados Unidos. Tôdas as manhãs, durante uma semana ou duas, recebíamos meia dúzia ou tanto. Os Estados da Geórgia e de Alabama vinham à frente. Muitos dos relatórios provinham de pessoas residentes nas proximidades dos então novos e ultra-secretos laboratórios da Comissão de Energia Atômica em Savannah River, Geórgia, e outros da cidade de Mobile, Alabama. Quando começaram a inundar o ATIC, nosso primeiro pensamento foi de que jornais dessas áreas estavam provavelmente agitando o problema com histórias fantásticas, mas nosso serviço de recortes cobria a maioria dos jornais do sul e, pôsto que observássemos a publicidade, não era essa a hipótese. Na realidade, os jornais simplesmente mencionavam um ou dois casos. À medida que chegavam, os relatórios eram submetidos ao processo de identificação; verificávamos se se tratava de balões, aeronaves, corpos celestes, e se se coadunavam com o arquivo de *modus operandi*; porém, mais da metade se classificava como desconhecidos.

Logo que os relatórios começaram a afluir, telefonei aos oficiais de Inteligência das principais instalações militares do sudeste, tentando, inùtilmente, descobrir se êles poderiam contribuir com alguma luz sôbre os motivos dessas

observações. O elemento responsável pelos relatórios de UFOs endereçados à Base Brookley, nos arredores de Mobile, Alabama, não dava importância aos acontecimentos e dizia que eram “todos loucos”.

Uma semana mais tarde, mudou de pensar. Parece que em certa noite, a quarta sucessivamente em que os UFOs eram observados perto de Mobile, êsse oficial e mais alguns de seus assistentes decidiram tentar ver os famosos UFOs; cêrca das 22:55 horas, ocasião em que os objetos eram habitualmente observados, reuniram-se ao redor de um telefone na Base Brookley. Logo chegou o comunicado de uma observação. A primeira indagação do investigador que atendeu o telefone foi se ainda estava sendo visto.

Com a resposta afirmativa, o oficial partiu para ir ver o UFO.

O mesmo ocorreu duas vêzes mais, e dois outros oficiais partiram para localidades diferentes. Na quarta vez, o chamado provinha da estação de radar da Base Aérea. Os operadores captavam um UFO, e assim o chefe incrédulo para lá se dirigiu em pessoa. Observou o objeto no ar sôbre a Baía Mobile, e viu o seu eco no vídeo do radar.

Na manhã seguinte, telefonou-me para o ATIC e durante mais de uma hora discorreu sôbre o que havia acontecido. Jamais falei com quatro mais ardorosos crentes em discos voadores (17).

Realizamos um grande trabalho com a combinação da observação radar-visual de Brookley. Observações dêsse tipo eram as melhores que recebíamos. Não há como explicar um UFO que foi observado ao mesmo tempo pelo radar e visualmente. Talvez eu devesse dizer que não há como explicar e provar como isto pode acontecer, porque, como quase tudo que se associa aos discos voadores, havia uma teoria. Durante as observações do Aeroporto Nacional de Washington, diversas pessoas haviam proposto a idéia de que a mesma inversão de temperatura que causava a curvatura da faixa do radar ao captar um alvo terrestre, fazia com que o alvo parecesse estar no ar. Chegaram mesmo a afirmar que não poderíamos obter uma observação radar-visual a menos que o alvo terrestre fôsse um caminhão, um automóvel, uma casa ou qualquer outra coisa iluminada que pudesse ser vista a grande distância. A segunda razão

que tornou a observação da Base Brookley tão interessante foi que ela pôs por terra essa teoria.

O radar da Base Brookley era localizado de tal maneira que parte da área que pesquisava era sôbre a Baía de Mobile, onde justamente fôra captado o UFO. Pensávamos na teoria que a mesma camada de inversão que dobrava a faixa do radar também fazia o alvo parecer no ar, e começávamos a efetuar algumas verificações. Havia uma leve inversão, mas, de acôrdo com nossos cálculos, não era suficiente para afetar o radar. Mais importante era o fato de que na área onde o alvo aparecera não havia alvos terrestres para serem captados, quanto mais alvos terrestres iluminados. Verificamos e reverificamos, e descobrimos que ao tempo da observação não havia navios, bóias ou qualquer outra coisa que pudesse dar eco de retôrno ao radar na área da Baía Mobile.

Embora esta observação não fôsse tão interessante quanto outras, era muito significativa por ter tornado possível demonstrar que o UFO não podia ter sido um alvo de superfície iluminada.

Durante as investigações, conversamos com vários especialistas em eletrônica sôbre as observações conjugadas. Um dos comentários mais freqüentes era o seguinte: "Por que tôdas estas observações radar-visuais acontecem à noite?"

A resposta era simples: não ocorreu sômente à noite. Em 1.º de agosto, pouco antes do amanhecer, uma estação de radar do ADC nos arredores de Yaak, Montana, na fronteira do extremo norte dos Estados Unidos, captou um UFO. O relatório era muito semelhante à observação de Brookley, exceto que aconteceu à luz do dia e, ao invés de ser observada uma luz, a equipe da estação de radar viu "um objeto escuro em forma de charuto" exatamente no local em que o radar indicava a localização do UFO.

O que aquela gente observou é um mistério até hoje.

No final de setembro, fiz uma viagem ao Quartel do Comando da Defesa Aérea para dar a conhecer, ao General Chidlaw e seu Estado-Maior, a atividade de UFOs nos últimos meses.

Nossos planos de preleções periódicas, combinadas com o CDA, tinham sofrido um pouco durante o verão, porque havíamos estado em atividades por outros lugares. Daquele

órgão ainda recebíamos a maior cooperação, mas não estávamos sendo informados da maneira desejada. Eu terminara a preleção e estava almoçando no cassino de oficiais com o Major Verne Sadowski, oficial de ligação do Projeto Blue Book com a Inteligência do CDA, e outros oficiais. Tinha a impressão de que algo perturbava a todos. Afinal, o Major Sadowski disse: “Olhe, Rupe, você está nos contando direito a história dos UFOs?”

Minha idéia era de que êle estava a supor que eu havia enfeitado um pouco os fatos, por isso lhe respondi que estando êle a par da maioria dos nossos relatórios, e devia saber, portanto, que eu lhes contava a pura realidade.

Então, um oficial interveio: “Pois é êsse justamente o ponto; temos os relatórios e os temos lido. Nenhum de nós pode compreender por que a Inteligência está tão hesitante em aceitar que alvo que nós simplesmente desconhecemos tem sobrevoado nossos céus — a menos que esteja tentando encobrir algum fato muito importante.

Todos na mesa expuseram suas idéias. Um perito de radar disse ter lido muitos relatórios de radaristas, e que sua conclusão era de que os UFOs não podiam ser outra coisa senão máquinas espaciais interplanetárias. E passou a dar suas razões, quando outro perito o interrompeu. Êste disse ter lido também relatórios de radaristas e que não havia dentre êles um só que não pudesse ser explicado como fenômeno atmosférico — mesmo as observações radar-visuais. Desejava ter a prova de que um objeto visto visualmente fôsse o mesmo captado pelo radar. Teríamos nós essa prova?

A êste ponto da polêmica, respondi que não. Não tínhamos a prova se êle desejava discutir, tènicamente, sobre o grau de prova desejado. Mas possuíamos relatórios em que as direções do radar e aquelas outras visuais de um UFO coincidiam quase exatamente. Tínhamos também alguns relatórios em que aviões haviam seguido êsses objetos, e as manobras do UFO que o piloto descrevia eram as mesmas do UFO que estava sendo seguido pelo radar.

Um tenente-coronel, silencioso até êste momento, interpôs um comentário interessante. “Parece que a maior dificuldade do Projeto Blue Book é o que aceitar ou não aceitar como prova”.

O coronel tinha acertado o alvo em cheio.

E prosseguiu: “As opiniões de cada um são diferentes sobre o que seja realmente prova. Pensam alguns, por exemplo, que deveríamos aceitar um novo modelo de avião após cinco ou dez horas apenas de testes em vôo. Para eles é prova de que o aparelho voa. Mas outros não se sentiriam satisfeitos a menos que o avião fôsse testado durante cinco ou dez anos. Estes últimos deram um valor muito alto e completamente irracional à palavra *prova*. A solução deverá estar em algum ponto entre os dois extremos”.

Mas onde localizar êsse *ponto* em se tratando de UFOs?

Houve uma pausa na discussão após o pequeno discurso do coronel. Então, alguém perguntou: “E a respeito daquelas observações recentes durante a operação Mainbrace?”

No final de setembro de 1952, as forças navais da OTAN tinham realizado manobras ao largo das costas da Europa; estas manobras eram chamadas Operação Mainbrace. Antes de seu início, alguém no Pentágono mencionara, algo seriamente, que a Inteligência Naval deveria manter olhos abertos para observar UFOs, se bem que na realidade ninguém esperava que eles aparecessem. Entretanto, uma vez mais os UFOs provaram ser o fato imprevisível de sempre — lá estiveram eles.

Em 20 de setembro, um repórter americano, a bordo de um porta-aviões no Mar do Norte, estava fotografando em côres uma decolagem, quando olhou para trás ao longo do tombadilho e viu um grupo de pilotos e mecânicos de pista a observar qualquer coisa no céu. O repórter também olhou e lá estava uma esfera prateada cruzando o céu, logo atrás da frota de navios. O objeto parecia ser grande, suficientemente grande para aparecer numa fotografia, por isso o repórter bateu diversas chapas. Os filmes foram revelados em seguida, e as fotografias saíram excelentes. O fotógrafo havia apanhado a superestrutura do porta-aviões em cada uma das fotografias e, a julgar pelas dimensões do objeto em cada chapa sucessiva, podia-se ver que êle se movia rapidamente.

Os oficiais de Inteligência a bordo do navio estudaram as fotografias. O objeto parecia um balão. Por seu tamanho tornava-se aparente que se fôsse um balão, teria

sido lançado de um dos navios; assim pois foi feita a pergunta através do rádio: “Quem soltou um balão?”

A resposta foi: “Ninguém”.

A Inteligência Naval fêz nova verificação, uma terceira, uma quarta em cada navio nas proximidades do porta-aviões, sem encontrar quem tivesse soltado o objeto voador não identificado.

Continuamos a fazer perguntas à Marinha. Os pilotos e mecânicos de pista que viram o UFO tinham idéias diferentes; uns estavam certos de que havia sido um balão, enquanto outros opinavam ao contrário. O objeto deslocava-se com rapidez e, embora se assemelhasse a um balão, longe estava de ser idêntico às centenas de balões que as testemunhas já tinham observado meteorologistas lançar.

Provavelmente, não teríamos tentado com tanto esforço obter uma solução para as fotografias da Operação Mainbrace não fôsse pelos acontecimentos que tiveram lugar durante o final das observações — expliquei ao grupo de oficiais do Comando da Defesa Aérea.

No dia seguinte àquele em que as fotografias haviam sido tiradas, seis pilotos da RAF voando em formação sôbre o Mar do Norte viram um objeto dirigir-se para a área da Operação Mainbrace. Era esférico e brilhante, e os pilotos não reconhecendo decidiram perseguir-lo. Contudo, um minuto ou dois após, perderam-no de vista. Ao aproximarem-se de sua base, um dêles olhou para trás e viu que o UFO o seguia. Fêz uma curva e o objeto imitou-o, distanciando-se novamente do Meteor em poucos minutos.

No terceiro dia consecutivo, um UFO mostrou-se perto da frota, desta vez sôbre o Aeródromo Topcliffe, na Inglaterra. Um jato decolou e conseguiu chegar bem próximo do mesmo, o suficiente para ver que o objeto era “redondo, prateado e branco” e parecia “girar ao redor de seu eixo vertical, oscilando”. Antes, porém, que pudesse aproximar-se mais, o UFO se afastou.

Foram estas observações, segundo fui informado por um oficial de Inteligência da RAF que se encontrava no Pentágono para o intercâmbio de informações, que fêz a RAF reconhecer oficialmente os UFOs.

Quando terminei o relato, já há muito havia passado a hora do almôço e percebíamos que desejavam limpar a sala.

Mas antes que saíssemos, o Major Sadowski repetiu a pergunta inicial e que provocara a discussão: “Que é que estão nos ocultando?”

Respondi-lhe que não escondíamos nada. Desejávamos provas mais positivas, e, enquanto não as obtivéssemos, os UFOs permaneceriam como objetos voadores não identificados, nada mais.

A agitação horizontal de cabeças ilustrou os pensamentos do grupo.

Entretanto, tínhamos planos para obtenção de provas mais positivas, e eu disse que tão logo regressássemos ao gabinete do Major Sadowski eu diria o que pretendíamos fazer.

Caminhamos pela calçada fronteira ao cassino dos oficiais e, depois de discutir outras observações, voltamos à área de segurança do gabinete do Major Sadowski, onde expus com pormenores os nossos planos.

Em novembro ou dezembro, os Estados Unidos iriam fazer explodir a primeira bomba H, durante o Projeto Ivy. Embora isto constituísse absoluto segredo na ocasião, era o segredo mais mal guardado da história. Alguns elementos do Pentágono supunham que havia seres, terrestres ou não, que poderiam estar interessados em nossas atividades no Pacífico, como parecia terem estado na Operação Mainbrace. Em consequência, o Projeto Blue Book recebera ordem de obter transporte para a zona do teste, estabelecer uma rede de informações, instruir pessoas a fazer relatórios e analisá-los no local.

Em segundo lugar, o Projeto Blue Book estava desenvolvendo planos para um extenso sistema de observação de UFOs através de instrumentos. O Brigadeiro General Garland, que havia sido o Diretor da Produção para o General Samford e se encarregava do projeto dos UFOs para o mesmo general, era agora chefe no ATIC, tendo substituído o Coronel Dunn que havia seguido para o Colégio de Guerra Aérea. Há muito tempo, o General Garland era favorável à obtenção de qualquer informação concreta, positiva ou negativa, sobre o problema. Este plano de seguir UFOs através de instrumentos iria substituir as câmaras com grade de difração que ainda estavam em desenvolvimento no ATIC.

Em terceiro lugar, logo que possível, planejávamos reunir um grupo de cientistas e fazê-los expender uma ou duas semanas inteiras estudando o problema dos UFOs.

Quando deixei o CDA, o Major Sadowski e seus assistentes ficaram convictos de que não estávamos apenas sentados a folhear relatórios de UFOs.

Durante o outono de 1952 as observações caíram. Em dezembro havíamos chegado à média normal de trinta por mês, com vinte por cento desta quantidade passando para a categoria de "Desconhecidos".

Por não obtermos lugares num avião, nossa programada viagem ao Pacífico para ficar à espreita de UFOs durante o teste da bomba H foi cancelada no último momento. Mas os contingentes de segurança da Marinha e da Fôrça Aérea que seguiram para os testes foram instruídos nesse sentido, além de como proceder para segui-los e enviar relatórios. Em Dayton ficamos a postos para efetuar análises rápidas de quaisquer relatórios que porventura viessem. Não chegou um sequer. Nada que pudesse inscrever-se na categoria de UFO foi visto durante tôda a série de explosões atômicas do Projeto Ivy.

Em dezembro, o trabalho de planejamento de nosso programa de instrumentação foi completado. Durante os dois meses que nêle vínhamos trabalhando, havíamos considerado tudo, desde prover o pessoal do Corpo de Observadores Terrestres com simples instrumentos de madeira para seguir UFOs, até a construção de câmaras especiais e aparelhos de radar. Tínhamos conversado sôbre nossos problemas com o pessoal do Campo Wright, que conhecia equipamento para seguir teleguiados, e havíamos consultado os técnicos de câmaras do Laboratório de Reconhecimento Aéreo da Fôrça Aérea. Os astrônomos deram explicações sôbre seus instrumentos e sôbre a técnica para usá-los; fomos a Roma, Nova Iorque e Boston para obter o auxílio de pessoas que desenvolviam o equipamento eletrônico da Fôrça Aérea.

Nosso plano final previa o estabelecimento de estações de observação visual sôbre todo o norte do Novo México. Tínhamos escolhido esta localização porque produzia mais observações do que qualquer outra área dos Estados Unidos. Estas estações seriam equipadas com um aparelho semelhante à mira de um avião de bombardeio. O operador teria apenas

que seguir o UFO com o aparelho à hora exata; o azimute do UFO e os ângulos de elevação seriam automaticamente gravados. As estações seriam ligadas entre si por um sistema de interfonos, de maneira que, quando o observador de uma estação visse algo inusitado, alertaria os demais observadores da área. Se duas estações seguissem o mesmo objeto, imediatamente poderíamos computar sua velocidade e altitude.

Esta rede de estações de observação visual seria ligada à rede de defesa de radar já existente na área de Albuquerque-Los Alamos. Em cada estação de radar iríamos colocar uma câmara de grande distância focal sincronizada com a antena rotativa, de modo que a qualquer tempo que o operador visse um alvo, poderia apertar um botão e fotografar a faixa do céu exatamente onde o radar indicasse a localização do alvo. Na realidade, estas câmaras seriam telescópios astronômicos, de sorte que os menores objetos poderiam ser fotografados.

Além deste sistema de fotografia, propúnhamos que um conjunto de aparelhos fôsse colocado ao redor da área. Cada conjunto conteria instrumentos para medir a radiação nuclear, distúrbios no campo magnético da terra e a passagem de um corpo que libertasse calor. Os instrumentos estariam constantemente enviando suas informações ao "pôsto de comando central dos UFOs", que também receberia relatórios diretamente das estações de radar e de observação visual.

O plano de instrumentação custaria cerca de 250.000 dólares apenas, porque planejávamos usar tanto equipamento obsoleto quanto possível, além de usar os sistemas de comunicação já existentes. Depois de tudo estabelecido, o custo anual de operação seria de 25.000 dólares. À primeira vista, pareceria uma grande soma de verbas, mas quando computávamos quanto o projeto dos UFOs já havia custado à Força Aérea e quanto mais iria custar no futuro, as verbas não eram, afinal, excessivas, especialmente se pudéssemos resolver o problema de uma vez para sempre.

Os dirigentes do ATIC concordaram com o plano, e em dezembro o mesmo seguiu para Washington, onde seria submetido ao General Samford antes ainda do CDA, para então voltar ao Pentágono à aprovação oficial mais alta da Força Aérea. Tudo indicava que iríamos obter as aprovações necessárias.

O maior esforço do Projeto Blue Book durante o outono de 1952 havia sido coletar todos os dados esparsos acumulados no último ano e meio. Tínhamos catalogado o melhor dos “desconhecidos” e feito estudos de certos aspectos do problema, de maneira que, quando reuníssemos um grupo de cientistas para revisar os dados, poderíamos fornecer-lhe um panorama geral e não apenas um amontoado de detalhes.

Os que tinham conhecimento do proposto grupo de cientistas estavam ansiosos por começar, eis que era geral o interesse em saber o que êsse grupo teria a dizer. Embora não se pretendesse delegar aos cientistas a decisão final, suas recomendações seriam encaminhadas ao Presidente, acaso decidissem que os UFOs eram reais. E qualquer recomendação feita por êsse grupo teria muito pêso.

No Pentágono e no ATIC faziam-se apostas sôbre o que seriam recomendações. Quando fiz minhas apostas, as cotações eram de 5 a 3 em favor dos UFOs.

A HISTÓRIA DA RADIAÇÃO

A IDÉIA de reunir um grupo de cientistas, ao qual nos referíamos com o nosso “conselho de peritos”, fôra concebida em princípio de 1952, logo que os círculos científicos e militares encararam sèriamente a possibilidade de que os UFOs fôsem máquinas interplanetárias. Com efeito, quando o Projeto Grudge se reorganizara no verão de 1951, haviam sugerido a idéia, e esta era a principal razão por que nossas atribuições não ultrapassavam o setor de descobrir fatos. As comissões investigadoras anteriores tinham derivado em tangentes especulativas sôbre a identidade dos UFOs; haviam, primeiramente, declarado que eram máquinas espaciais; mais tarde, em reversão completa, consideraram o problema com zombaria. Ambas as maneiras de agir só acarretaram dissabores à Fôrça Aérea. Não sei por que teriam agido dessa forma, pois que desde o princípio era compreensível que ninguém no ATIC, na Fôrça Aérea ou em qualquer outro estabelecimento militar de qualquer arma, estava qualificado para dar uma solução final ao problema dos UFOs. Uma solução final requeria decisão séria, provàvelmente uma das mais sérias na história da humanidade.

No decurso de 1952, muitos cientistas e engenheiros altamente qualificados visitaram o Projeto Blue Book, lá passando um ou dois dias em exames de nossos documentos. Alguns ficaram impressionados, outros possuíam tôdas as respostas. Mas todos admitiram a necessidade de um mais profundo estudo, antes de expender por escrito opiniões da matéria do que se relacionava à existência ou não de visitantes provindos do espaço. Conseqüentemente, a opinião destas pessoas, embora de grande valor, não nos dava base sólida para

uma decisão. Continuávamos a necessitar de um grupo científico para estudar completamente nosso material, fornecendo-nos conclusões por escrito e as recomendações que encaminháramos ao Presidente, acaso necessário.

Nosso conselho de peritos deveria consistir de seis ou oito dos mais renomados cientistas dos Estados Unidos. Compreendíamos perfeitamente que nem mesmo a Fôrça Aérea exercia influência suficiente para solicitar a essas pessoas que abandonassem o trabalho importante a que se dedicavam e passassem uma ou duas semanas estudando nossos documentos. Por outro lado, também não desejávamos que tudo se processasse dessa maneira; queríamos estar certos de que dispúnhamos de material de valor, antes de solicitar tão valiosa cooperação. Dêsse modo, através de outros órgãos governamentais, organizamos um conselho preliminar de quatro cientistas que fariam a revisão do material. Êstes homens eram de tal reputação, que se recomendassem a inclusão de determinado cientista no conselho de peritos, sem dúvida seria incluído.

No fim de novembro, o conselho preliminar de revisão reuniu-se no ATIC durante três dias.

Terminada a reunião, o grupo recomendou, unanimemente, que uma "côrte mais alta" se organizasse para examinar o problema dos UFOs. Após uma hora de discussão, a recomendação foi aceita pelas autoridades superiores da Fôrça Aérea, e os componentes do conselho passaram a recomendar os membros da junta especial que desejávamos formar. Escolheram seis dentre os cientistas práticos e teóricos conhecidos como não tendo idéias preconcebidas a respeito de UFOs.

A reunião do conselho, que seria realizada em Washington, foi a princípio marcada para o final de dezembro ou início de janeiro, dependendo de que todos os cientistas convidados pudessem comparecer. No Projeto Blue Book redobramos de atividade nos preparativos para essa reunião. Mas antes que pudéssemos avançar muito, sofremos um desvio em nossos esforços — eu conseguira uma pista sôbre fatos que se ocultavam por trás de simples rumores. Normalmente, não prestávamos atenção a rumores, mas êstes agora eram de uma classe diferente.

Desde que a Fôrça Aérea passara a interessar-se pelas observações de UFOs, o comentário daqueles aos quais tínhamos solicitado a emissão de opinião profissional era de que nos ressentíamos do tipo de dados “nos quais pudéssemos nos agarrar”. Até mesmo em nossos melhores relatórios éramos obrigados a confiar no que alguém dizia ter visto. Muitas vêzes me haviam dito que se tivéssemos alguma informação substanciada por alguma espécie de prova registrada — filmagem de UFOs com o cineteodolito, uma fotografia espectral, ou qualquer outra espécie de informação registrada por instrumentos — não teríamos a menor dificuldade em conseguir que qualquer cientista do mundo se interessasse ativamente em nos auxiliar a encontrar a solução do enigma.

Os rumores que nos fizeram interromper temporariamente as preparações para a conferência de alto nível, envolviam dados aos quais podíamos nos “agarrar”.

Eis os fatos.

No outono de 1949, em algum lugar não especificado dos Estados Unidos, um grupo de cientistas havia estabelecido um equipamento para medir a radiação permanente, ou seja a pequena quantidade de radiação inofensiva sempre presente em nossa atmosfera. Esta radiação natural varia até um certo grau, mas nunca aumenta em quantidade apreciável, a menos que haja outra origem.

De acôrdo com os rumores, dois dos cientistas do lugar não especificado estavam, certo dia, a observar os instrumentos quando, sem qualquer razão aparente, foi indicado um súbito aumento na radiação. Esta permaneceu alta por alguns segundos e depois voltou ao normal. O aumento sôbre o normal não era suficiente para constituir perigo, mas definitivamente não era comum. Tôdas as indicações faziam supor que a explicação poderia ser encontrada no mau funcionamento da aparelhagem. Uma verificação rápida não revelou qualquer desarranjo nos aparelhos. Os cientistas estavam em vias de iniciar uma verificação mais profunda, quando um terceiro membro da equipe chegou apressadamente ao laboratório.

Antes que os demais pudessem relatar-lhe o inexplicável aumento na radiação, há pouco observado, êste passou a falar. Tinha seguido de automóvel para a cidade próxima e, no regresso, ao aproximar-se do laboratório, algo no espa-

ço despertou-lhe a atenção. Alto, no céu sem nuvens, viu três objetos prateados deslocando-se numa formação em V. A forma parecia ser esférica, mas não tinha certeza. O que primeiro lhe despertou o interesse foi o fato de que os objetos eram velozes demais e, portanto não seriam aeronaves convencionais. Freou o carro, saltou e desligou o motor. Não havia som. Tudo quanto podia ouvir era o murmúrio do gerador no laboratório de pesquisas. Dentro de poucos segundos os objetos desapareceram.

Depois que os dois cientistas contaram a seu agitado colega a subida inexplicável da radiação, os três homens fizeram entre si a pergunta inevitável: Haveria qualquer conexão entre os dois incidentes? A excessiva radiação teria sido causada pelos UFOs?

Verificamos o tempo decorrido. Sabendo exatamente a hora em que os instrumentos tinham acusado aumento de radiação, mediram quanto tempo levava o terceiro membro para vir do laboratório até o ponto em que os três objetos prateados haviam sido vistos. O tempo era correlato dentro de um ou dois minutos. Os três cientistas passaram a examinar completamente a aparelhagem, mas nada errado foi descoberto.

Aqui terminavam os rumores. Tudo quanto nós do Projeto Blue Book fizemos não conseguiu esclarecer a origem da história. Elementos associados a projetos semelhantes aos do laboratório mencionado nos rumores foram procurados e entrevistados. Muitos ouviram a história, mas ninguém podia acrescentar novos detalhes. Os três cientistas desconhecidos, que trabalhavam em segredo, eram como se não existissem. E talvez não existissem mesmo.

Quase um ano depois de ter ouvido pela primeira vez a história UFO-radiação, recebi um chamado interurbano de um amigo da costa ocidental. Meses antes, havíamos nos encontrado e eu lhe contara a respeito dos curiosos rumores, expressando-lhe o meu desejo de saber qual a sua autenticidade. Agora, pelo telefone, êle me dizia que recentemente estivera em contacto com duas pessoas de suas relações que sabiam tôda a história. Estas pessoas permaneceriam em Los Angeles na noite seguinte e gostariam de conversar comigo.

Não me aprazia voar até a Califórnia à procura de pista tão pouco sólida, mas mesmo assim para lá segui. Não

podia correr o risco de perder uma oportunidade para transformar os rumores em fatos.

Vinte horas mais tarde, encontrei-me com as duas pessoas no Hollywood Roosevelt Hotel. Conversamos durante horas naquela noite, e obtive os pormenores dos rumores e muito mais do que esperava. Ambos os meus informantes eram físicos contratados pela Comissão de Energia Atômica, renomados em seu campo de trabalho. Não desejavam publicidade e lhes prometi que assim seria. Um dos homens conhecia todos os detalhes que haviam originado os rumores e foi quem mais falou. Para manter minha promessa de conservá-lo anônimo, êle aqui será designado como um "Cientista".

A versão da história UFO-radiação veiculada pelos boatos que de vez em quando chegavam à Fôrça Aérea, era correta em minúcias, mas de maneira alguma completa. O Cientista revelou que, após a observação inicial, foi combinado no laboratório que, na próxima vez em que os instrumentos registrassem quantidades anormais de radiação, alguns dos elementos iriam imediatamente para fora a fim de tentar ver algum objeto no céu.

Cêrca de três semanas depois do primeiro incidente, o mesmo repetiu-se. Enquanto o aparelho registrava excessiva radiação, um objeto escuro foi visto a cruzar o céu. Novamente todos os instrumentos foram verificados, mas, como antes, funcionavam regularmente.

A seguir, de acôrdo com o Cientista, foi iniciada uma investigação no laboratório. As pessoas que tinham feito a observação visual não estavam seguras de que o objeto avistado não fôsse um avião. Alguém sugeriu que talvez algum tipo de equipamento de radar no avião — se é que se tratava de avião — poderia ter afetado a aparelhagem para captação de radiação. Em conseqüência, foi feita uma experiência em que todos os tipos de aviões voaram sôbre a área com seus aparelhos de radar em funcionamento. Nada de anormal aconteceu. Todos os tipos possíveis de equipamentos de pesquisas, transportados por via aérea foram pesquisados durante vôos semelhantes, na esperança de que algum aparelho, normalmente não usado em aeronaves, fôsse o causador do aumento da radiação. Nestes testes também nada ocorreu de extraordinário.

Concluiu-se, pois, provisoriamente, que os registros anormais de alta radioatividade eram “oficialmente” originados por algum inexplicável mau funcionamento dos aparelhos e que os objetos observados visualmente eram aviões ou pássaros. Um relatório a êsse respeito foi enviado às autoridades militares, mas como a conclusão declarava não haver discos voadores no caso, o mesmo seguiu para algum arquivo desconhecido. O Projeto Blue Book nunca o recebeu.

Pouco depois do segundo episódio UFO-radiação, o grupo de pesquisa terminou seu trabalho. Foi a êste tempo que o cientista teve conhecimento dos incidentes que passou a relatar-me. Um seu amigo — justamente um dos envolvidos nas observações — mandara-lhe os pormenores por carta.

À medida que o caso se espalhava, de tal modo crescia a discussão nos círculos científicos, que a conclusão acêrca do mau funcionamento da aparelhagem começou a ser sèriamente questionada. Entre os cientistas que julgavam ser necessárias maiores investigações, achava-se o meu informante e também algumas das pessoas que tinham feito as observações originais.

Um ano mais tarde, voltaram êles a trabalhar juntos. Decidiram levar a efeito mais alguns testes em suas horas de lazer. Desta vez iriam usar um equipamento para detecção de radiação, cujas possibilidades de mau funcionamento fôssem quase nulas. Formaram um grupo interessado no projeto, e durante as noites e nos fins de semana montaram o equipamento numa construção abandonada, no alto de um pequeno morro. Para não sofrerem interferências externas e não despertarem a curiosidade, disseram haver formado um clube de pesquisa de minérios. A farsa justificava suas expedições nos fins de semana, porque “coleccionadores de pedras” são conhecidos por sua mania de engatinhar nas encostas de montanhas à procura de espécimes.

O equipamento instalado pelo grupo na construção abandonada havia sido desenhado para operar automaticamente. As válvulas Geiger haviam sido arranjadas de tal modo a permitir uma idéia quanto à direção da fonte de radiação. Durante as observações originais, o fator de mau funcionamento da aparelhagem não podia ser definitivamente estabelecido ou refutado, porque certas medições essenciais não haviam sido feitas.

Para obter dados de observações visuais, o “clube” deveria confiar nos rumores sôbre discos voadores que existem em todos os laboratórios científicos de maior importância no país.

Quase ao fim do verão de 1950, tudo funcionava em ordem. Nos três meses seguintes, o grupo manteve o aparelho de radiação funcionando durante as 24 horas do dia, mas os registros não indicavam nada além do que a radiação permanente e normal. Boatos sôbre discos voadores mencionavam, de certa forma, a área do “clube”, mas nenhuma das observações atingia o morro onde se achavam os instrumentos. A jornada para o local onde êstes se encontravam instalados, era feita de dois em dois dias a fim de serem substituídos os registros. Tal rotina já começava a cansar os “coleccionadores de pedras” e já se falava em encerrar a pesquisa.

Mas a persistência compensou. No princípio de dezembro, aproximadamente às dez horas da manhã, informava-se sôbre a observação de um objeto prateado, de forma circular, perto da construção onde estavam os instrumentos. O UFO tinha sido visto por muitas pessoas.

Quando os “coleccionadores de pedras” verificaram os registros no alto do morro, computaram que diversas válvulas Geiger haviam sido disparadas às 10:17 horas. O registro de aumento de radiação era cêrca de 100 vêzes maior que a radiação permanente e normal.

Nos dois meses seguintes, o equipamento do “clube” registrou por três vêzes um aumento anormal, coincidindo com os rumores de observações visuais de UFOs. Uma destas observações fôra consubstanciada pelo radar.

Depois dêstes incidentes, o “clube” manteve os instrumentos em operação até junho de 1951, porém nada mais foi registrado. O interessante é que durante êste período, em que o nível de radiação se manteve normal, as observações visuais na área também desapareceram. O “clube” decidiu, então, concentrar seus esforços na interpretação dos dados obtidos.

Assim, o cientista e seu grupo realizaram um estudo detalhado de suas descobertas no tôpo da montanha. Tinham amigos que trabalhavam em diversos projetos de pesquisa em todo o país, e com êles conferenciavam durante suas visitas a negócios. Foi investigada a possibilidade de

atividade incomum das manchas solares, mas as manchas tinham sido normais durante os períodos de alta radioatividade. Entretanto, esta possibilidade era eliminada, pois os registros não demonstraram aumento de radiação quando a atividade das manchas solares fôra anormal.

Os “coleccionadores” verificaram tôdas as fontes possíveis que poderiam ter originado alguma fuga de radiação apanhada por seus instrumentos, mas não encontraram nenhum fator que pudesse ter induzido registros falsos. Comunicaram a outros cientistas suas descobertas, esperando que êstes, alheios, pudessem descobrir erros cometidos.

Agora, mais de um ano após a ocorrência dos misteriosos incidentes, todo um ano gasto na análise dos dados obtidos, os “coleccionadores de pedras” não possuíam a solução.

Pelos melhores testes científicos capazes de serem aplicados, as observações visuais e as altas radiações ocorriam mais ou menos simultâneamente.

Idéias que intrigam são difíceis de desaparecer, e esta possuía mais do que uma vida, possivelmente em decorrência do fator mistério que envolve a matéria dos discos voadores.

Mas a mente científica vive de arrancar o mistério de acontecimentos inexplicáveis, de sorte a não causar surpresa o prosseguimento da investigação.

De acôrdo com meu amigo cientista, algumas pessoas fora do laboratório em que os “coleccionadores” trabalhavam, foram postas a par das atividades do “clube” e criaram grupos próprios para a captação de radiação.

Por exemplo, dois estudantes graduados em astronomia por uma universidade do sudoeste começaram as pesquisas em escala modesta, usando como unidade detectora um contador Geiger modelo modificado. Todavia, não construíram um registrador em seu equipamento e, em consequência, eram obrigados a operar continuamente o aparelho, observando pessoalmente o que se passava. Isto, naturalmente, diminuía o tempo em que o aparelho podia funcionar. Segundo disseram, em duas ocasiões observaram explosões de alta radiação.

Embora não se duvidasse da veracidade do que afirmaram, o cientista sentia que a exatidão de seus registros não era boa, devido à baixa qualidade do equipamento.

O Cientista passou, então, a contar-me sôbre um esforço muito mais impressionante para confirmar ou destruir as des-

cobertas do “clube”. Notícias sôbre os “coleccionadores de pedras” e seu trabalho chegaram até um grande laboratório da costa leste. Um coronel da Fôrça Aérea, em serviço no laboratório, contou o fato a alguns de seus amigos, e êstes decidiram pesquisar pessoalmente a situação.

Felizmente, estas pessoas se encontravam num esplêndido local para efetuar tais pesquisas. Em seu laboratório, era levada a efeito uma extensa investigação da área adjacente. Um sistema elaborado de equipamento para detecção de radioatividade fôra instalado em um raio de 160 quilômetros ao redor do laboratório. Além disso, as defesas da área incluíam uma rêde de radar.

Graças ao reluzir das águias de prata, o grupo do coronel obteve permissão para verificar os registros da estação que efetuava o levantamento da radiação, bem como para examinar os registros das estações de radar. Em certas ocasiões, durante o mesmo período de tempo em que a radioatividade na área se apresentava muito acima do normal, o radar havia captado um UFO em seu vídeo. Tais casos ocorreram durante o período de janeiro a junho de 1951.

Ao terem conhecimento das tentativas e das descobertas encorajadoras do grupo do coronel, os elementos que faziam parte da equipe para levantamento da radioatividade e observações pelo radar, interessaram-se e passaram a cooperar para uma investigação de maior alcance. A ligação com os interessados locais sôbre discos voadores estabelecia uma verificação tripla.

Numa tarde de julho, pouco antes do anoitecer, dois elementos do grupo do coronel dirigiam-se de automóvel do laboratório para casa. Ao longo da estrada, viram dois carros parados, os passageiros estavam de pé, fora dos carros, a olhar para qualquer coisa no céu.

Os dois cientistas pararam, saltaram do automóvel e pesquisaram também o céu. Baixos no horizonte, ao norte, avistaram dois objetos circulares deslocando-se vagarosamente para o norte. Observaram-nos por alguns momentos, tomaram notas e voltaram ao laboratório.

Notícias interessantes lá os aguardavam. O radar havia captado um alvo não identificado perto do local em que tinham visto o UFO. O alvo também se deslocava para o norte. Um avião de caça decolara, mas ao chegar à área o

alvo havia desaparecido do radar. O piloto captou um reflexo de algo que parecia ser o UFO descrito, mas antes que pudesse observar melhor, teve que seguir contra o sol para obter um curso de interceptação e o perdeu de vista.

Passaram-se muitos dias antes que os relatórios de tôdas as estações pudessem ser coletados. Quando êstes chegaram, ficou patente que as estações a leste do laboratório, em linha aproximada com o curso seguido pelo radar, haviam captado o mais alto aumento de radioatividade. As estações a oeste do laboratório nada indicavam.

A possível significação dêste incidente bem documentado incentivou o grupo do coronel a estender e aperfeiçoar suas atividades. A idéia era construir um aparelho para captar radioatividade num tanque de ponta de asa e agregá-lo a um F-47. Assim, quando um UFO fôsse relatado, o avião executaria um certo tipo de vôo na área e tentaria estabelecer se certos setores do céu eram mais radioativos do que outros. Propunham-se também construir um detector altamente direcional para o F-47 tentar seguir um UFO.

O desenho de tal equipamento foi iniciado, mas ocorreram muitas delongas. Antes que o grupo pudesse construir parte do equipamento, alguns membros do laboratório partiram para outras tarefas, e o coronel, que ativava as operações, foi transferido para outro setor. O plano todo ruuiu.

O cientista não se surpreendia de que eu não tivesse ouvido a história dêste grupo. As pessoas envolvidas tinham-se mantido em silêncio a fim de evitar o ridículo. Acrescentou que se sentiria satisfeito em fornecer todos os dados de que dispunha sôbre as observações do “clube de pesquisa de minérios” e me revelou onde eu poderia obter informações sôbre os dois astrônomos e o grupo do coronel.

Equipado com as notas dos cientistas e mais as gravações feitas, parti para meu gabinete na Base Aérea de Wright-Patterson, em Dayton.

Com a aprovação superior, passei a examinar o restante das informações sôbre a radioatividade. Os dados que possuíamos, especialmente os fornecidos pelos cientistas do “clube”, tinham sido completamente analisados, mas pensávamos que agora, com o acesso a dados mais gerais, alguns fatos novos e significativos poderiam ser encontrados.

Em primeiro lugar, entrei em contacto com o órgão do Governo para o qual tôdas as pessoas envolvidas nestas investigações tinham trabalhado, isto é, os cientistas que haviam registrado o incidente original, o Cientista e seu "clube", o grupo do coronel e o mais.

Os elementos dêste órgão governamental foram atenciosos, mas salientaram o fato de que as atividades que eu investigava eram afazeres estritamente extracurriculares dos cientistas envolvidos e não tinham sanção oficial, não devendo, portanto, serem relacionadas de qualquer modo com aquêlo órgão. Esta região era típica de como a expressão "disco voador" parecia atemorizar certas pessoas.

Contudo, auxiliaram-me a localizar os dois graduados em astronomia, no Novo México. Ambos eram agora doutôres em filosofia e tinham tarefas de responsabilidade em projetos altamente secretos. Repetiram a história que eu já ouvira do Cientista, porém não mais possuíam os registros de suas pesquisas.

Em certa ocasião, pouco antes do amanhecer de um domingo, estavam no telhado efetuando algumas observações meteorológicas. Um dêles ouvia o tique-taque do contador Geiger, quando percebeu um aumento definido na marcação. Exatamente quando a freqüência alcançou o clímax, quase uma vibração contínua como de campainha, uma grande bola de fogo, descrita por êles como "espetacular", riscou os céus. Ambos tinham visto muitas das faladas bolas de fogo verde, e disseram que êste objeto fôra semelhante em todos os pontos, exceto quanto à côr, no caso, azul-branca brilhante.

Com a desapareição da bola de fogo, o contador voltou à marcação normal de um tique-taque por segundo. Acrescentaram que anteriormente tinham notado um aumento na freqüência do contador, mas nada observaram no espaço.

Ao relatar o caso, os dois astrônomos ressaltaram que seus dados estavam abertos à crítica, principalmente em virtude das limitações do instrumento que tinham usado. Concordamos. Mesmo assim, seu trabalho tendia a apoiar as descobertas de sistemas mais elaborados para a pesquisa sistemática da captação de radioatividade incomum.

A êste tempo, os deuses que vigiavam os estudos sôbre UFOs sorriam, porque em certa manhã recebi o telefonema

de um coronel da Base Aérea de Wright-Patterson. Viria a Dayton naquela manhã e queria ver-me.

Chegou alguns minutos depois, e era nem mais nem menos o coronel que chefiara o grupo de investigações sobre UFOs e radioatividade no laboratório do leste. Repetiu a história. Era a mesma que me havia sido revelada pelo cientista, com apenas algumas alterações insignificantes. O coronel não possuía os registros das operações de seu grupo, mas conhecia alguém que os detinha. Prometeu-me enviar imediatamente um telegrama a essa pessoa, o que realmente fez.

A resposta decepcionou-me. Durante os meses decorridos, os dados espalharam-se entre os membros do grupo, e quando êste se dissolveu, a coleção de registros não teve destino diverso.

Assim, pois, tudo de quanto dispúnhamos era a palavra do coronel, mas como êle agora chefiava, no Campo Wright, um projeto da mais alta prioridade, seria difícil não acreditar no que dizia.

Depois de obter a história, coletamos os dados acêrca dessas ocorrências, relativamente à observação visual de UFOs e à presença de excessos de radiação atômica na área das observações.

Havia um último trabalho a executar. Eu desejava confrontar as datas e horas dos registros dos aumentos de radioatividade com tôdas as fontes de relatórios de UFOs. Êste plano poderia acarretar grandes jornadas e investigações de casos passados, mas eu sentia que assim poderia oferecer a mais positiva e completa evidência que se pudesse acumular, para verificar se, na verdade, tal relação existia.

Assim, pesquisamos nossos arquivos, registros de radar do CDA, arquivo de telegramas da imprensa, jornais velhos da área de observação e os arquivos de pessoas que colecionavam dados sobre discos voadores. Quando encontrávamos um relatório de observação visual em correlação com um clímax de radioatividade, estabelecíamos confrontos com condições atmosféricas, cursos de balões, relatórios astronômicos etc.

Logo que êstes dados se acumularam, consegui que um grupo de consultores da Fôrça Aérea os examinasse. Obtive a mesma clássica resposta — os dados ainda não eram sufi-

cientes. Estavam muito interessados nos relatórios, mas na ocasião de redigirem seus comentários diziam: “Evidência não conclusiva”. Se de algum modo os UFOs pudessem ser fotografados ao mesmo tempo em que os detectores de radioatividade disparavam, a conclusão seria outra — diziam. Mas com os dados que eu possuía nada mais podiam acrescentar. Ninguém poderia explicar as súbitas explosões de radioatividade, mas não havia provas de que fôssem associadas aos UFOs.

Os superiores determinaram o fim destas investigações. Informei ao coronel, que se mostrou contrariado. Mais tarde, estive na cidade em que o cientista trabalhava. Lá permaneci algumas horas a contar-lhe a decisão do comando. Sacudiu a cabeça como se não acreditasse.

É interessante notar que tanto o coronel como o cientista reagiram da mesma maneira: Não somos tolos — estávamos lá — vimos o que aconteceu e eles não. Que é que desejam como prova? (18).

CAPÍTULO XVI

REFLEXÕES DA HIERARQUIA

NO PRINCÍPIO de janeiro de 1953, os cientistas que faziam parte do nosso conselho de peritos haviam sido consultados e concordado em examinar e julgar problemas dos UFOs. De nossa parte, aquiescemos em fornecer-lhes tudo quanto dispúnhamos. Poríamos à sua disposição os melhores relatórios e exibiríamos duas películas que alguns oficiais de Inteligência consideravam como “prova positiva” — os filmes de Tremonton e de Montana.

Esta alta côrte reuniu-se na manhã de 12 de janeiro e recebeu suas ordens de ação; um dentre os seguintes vereditos seria aceitável:

1. Tôdas as observações de UFOs eram explicáveis como objetos conhecidos ou fenômenos naturais; por conseguinte, as investigações deveriam cessar, a intervalos.
2. As observações de UFOs não ofereciam dados suficientes pelos quais se pudesse obter uma base para conclusão final. O Projeto Blue Book deveria continuar, na esperança de obter melhores dados.
3. Os UFOs eram naves interplanetárias.

O grupo foi avisado de que o veredito por escrito seria entregue ao Conselho Nacional de Segurança — um conselho formado pelos diretores de todos os órgãos de Inteligência dos Estados Unidos — e depois seguiria ao Presidente da nação, se se decidisse que os UFOs eram naves interplanetárias.

Em virtude dos regulamentos militares, os nomes dos membros do conselho de peritos, assim como acontecera com

os demais nomes de pessoas ligadas à história dos UFOs, não podem ser revelados. Dois desses homens tinham alcançado renome como físicos práticos, isto é, podiam transformar as mais altas teorias em uso prático. Outro havia desenvolvido o radar, que nos livrara do abismo no começo da Segunda Guerra Mundial, e um outro ainda fôra um dos pais da bomba H. Um dos membros do conselho é atualmente o chefe-conselheiro civil de um dos nossos mais altos comandantes militares; outra das personalidades era um astrônomo respeitado nos círculos científicos e conhecido por sua luta inédita para que os UFOs fôssem reconhecidos. Havia, mais, um notável físico teórico e matemático, além de outro membro que fôra o pioneiro das operações de pesquisa durante a Segunda Guerra Mundial. Completava a lista uma personalidade, atualmente perito em foguetes, que havia sido honrada pela American Rocket Society e Federação Astronáutica Internacional por seu trabalho em trazer as viagens espaciais do reinado de Buck Rogers a um ponto próximo à realidade.

Era um impressionante grupo da mais alta categoria científica.

Durante os primeiros dois dias da reunião, fiz para os cientistas a revisão do que até então tínhamos descoberto. Desde junho de 1947, quando a primeira observação de UFOs havia sido comunicada, o ATIC analisara 1.593 relatos. Na realidade, cêrca de 4.400 tinham sido recebidos, mas todos, exceto 1.593, haviam sido imediatamente rejeitados. De nossos estudos, calculamos que o ATIC recebera apenas 10 por cento das observações nos Estados, portanto em cinco anos e meio, cêrca de 44.000 observações haviam sido feitas.

Dos 1.593 relatórios analisados pelo Projeto Blue Book — e havíamos estudado e avaliado todos os relatórios dos arquivos da Fôrça Aérea — fomos capazes de explicar uma grande quantidade. O resultado atual era o seguinte:

<i>Balões</i>	18,51%
Conhecidos	1,57
Prováveis	4,99
Possíveis	11,95
	<hr/>
	18,51

<i>Aeronaves</i>	11,76%
Conhecidas	0,98
Prováveis	7,74
Possíveis	3,04
	<hr/>
	11,76
<i>Corpos astronômicos</i>	14,20%
Conhecidos	2,79
Prováveis	4,01
Possíveis	7,40
	<hr/>
	14,20
<i>Outros</i>	4,21%
(Holofotes em nuvens, pássaros, papéis carregados pelo vento, inversões atmosféricas, reflexões etc.)	
<i>Mistificações</i>	1,66%
<i>Relatórios com dados insuficientes para julgamento</i>	22,72%
(Em adição àqueles inicialmente eliminados)	
<i>Desconhecidos</i>	26,94%

Pelo uso dos termos “Conhecido”, “Provável” e “Possível”, estávamos em condições de verificar a certeza de nossas conclusões. Porém, mesmo nos casos “Possíveis”, em nosso fôro íntimo sabíamos ter identificado o UFO observado.

E quais os elementos que fizeram tais observações? Pilotos e tripulantes observaram do ar 17,1%; cientistas e engenheiros, 5,7%; operadores de tôrres de contrôle de aeroportos, 1%; e 12,5% do total eram observados de radar. Os remanescentes 63,7 por cento deveram-se a militares e civis em geral.

As observações que nos interessavam eram aquelas representando 26,94% ou 429 “Desconhecidos”, e por isso as estudamos cuidadosamente. Analisamos as côres dos UFOs,

as formas, as direções em que se deslocavam, as horas dos dias em que foram observados e outros muitos detalhes, mas não conseguimos estabelecer nenhuma tendência ou padrão significativos. Verificamos que a forma mais comumente observada era a elíptica e que a côr mais freqüentemente avistada era a branca ou “metálica”. Aproximadamente, o mesmo número de observações ocorrera tanto de dia como de noite, e as direções igualmente cobriam os pontos cardeais.

Setenta por cento dos “Desconhecidos” tinham sido observados visualmente do ar; 12% visualmente do solo; 10%, captados por aparelhos de radar de terra ou de bordo de aeronaves; e 8 por cento constituíam observações combinadas radar-visuais.

Do total geral de 1.593 observações, as mulheres fizeram duas observações para cada uma feita por homem, mas dos “Desconhecidos” os homens batiam as mulheres em dez por um.

Havia outros fatôres que jamais pudemos resolver: a freqüência das observações e sua distribuição geográfica. Desde as primeiras, em julho de 1947, cada mês de julho trazia um clímax definido nas observações; após, um clímax secundário ocorria logo antes do Natal. Confrontamos a afluência de aparecimentos com as cartas de marés altas, testes atômicos mundiais, posições de lua e dos planêtas, a nebulosidade geral sôbre os Estados Unidos, e outros fatôres mais, porém nunca conseguimos esclarecer os motivos de tais observações em definidas épocas do ano.

Habitualmente, também eram os UFOs observados em áreas ao redor de locais “têcnicamente interessantes”, como nossas instalações de energia atômica, portos e zonas industriais estratégicas. Nossos estudos demonstravam que áreas militares vitais, como o Comando Aéreo Estratégico, bases do Comando da Defesa Aérea, alguns locais de armazenamento de bombas atômicas e grandes depósitos militares, produziam menos observações do que se poderiam esperar de uma dada região dos Estados Unidos. Grandes centros populosos, sem qualquer ponto “têcnicamente interessante” de maior importância, também produziam observações mínimas.

De acôrdo com as leis de distribuição normal, se os UFOs não são veículos inteligentemente controlados, a dis-

tribuição de observações deveria ser igual a da população nos Estados Unidos. Não era.

Nosso estudo da localização geográfica dos aparecimentos também incluía outros países. De maneira alguma os Estados Unidos detinham o monopólio dos UFOs.

Em todos os nossos relatórios de “Desconhecidos”, jamais encontramos qualquer medida de dimensões, velocidade ou altitude que pudesse ser considerada como regularmente correta. Podíamos apenas dizer que os UFOs se deslocavam muito rapidamente.

Acêrca do radar, possuíamos relatórios de velocidades fantásticas, até mesmo de 80.000 quilômetros por hora, mas em todos êstes casos subsistia sempre alguma dúvida quanto ao que realmente causara o aparecimento do alvo no vídeo. As velocidades mais altas relatadas em nossas combinações de observações radar-visuais, que considerávamos o melhor tipo de observação em nossos arquivos, eram de 1.200 a 1.300 quilômetros por hora.

Nunca havíamos obtido material sólido — discos completos, pedaços ou partes — que não pudesse prontamente ser identificado como alguma coisa muito terrena. Mantínhamos contrato com um laboratório para testar e analisar materiais, e tudo quanto encontrávamos ou recebíamos para lá seguia. Mármore coberto com alcatrão, cabo de alumínio de vassouras, estrume de vaca, detritos de forja, pedaços de balões plásticos, e tudo o mais que recebíamos e analisávamos apenas serviam para provocar risos.

O mesmo acontecia com os relatórios de “contactos” com sêres extraterrestres. Desde 1952, uma dezena mais ou menos de pessoas dizia ter conversado com êsses sêres ou viajado em seus discos. Ofereciam depoimentos feitos em cartório, fotografias, pedaços de material e refugos vários como provas. Investigamos algumas dessas afirmações e não encontramos nada que as consubstanciasse.

Tínhamos, aproximadamente, uma centena de fotografias e películas de discos voadores. Muitas eram falsas, mas algumas feitas com tal perícia que se tornava necessário um cuidadoso estudo dos peritos em fotografias para ser demonstrado como haviam sido falsificadas. Outras eram grosseiramente fabricadas, como calotas de automóveis atiradas

para o ar, discos feitos em casa e suspensos por fios, bem como simples negativos retocados.

As demais foram remetidas por cidadãos bem intencionados, porém incapazes de reconhecer uma penetração de luz ou defeito do negativo, ou apenas haviam batido uma excelente fotografia de um parélio ou de uma miragem. Mas os filmes que nos enviavam eram diferentes. Em primeiro lugar, é necessário um perito com equipamento especial para falsificar uma película. Nós tínhamos uns e sabíamos de outros que se classificavam como “Desconhecidos”. Dois foram rodados pelo cineteodolito do Campo de Provas de White Sands em abril e maio de 1950; o outro era o filme de Montana; e o quarto, o de Tremonton. Êstes dois últimos tinham sido submetidos a milhares de horas de análises, e como desejávamos proporcionar ao conselho de peritos relatórios mais completos sôbre êles já na sexta-feira, passei sôbre os pormenores e focalizei outro ponto a discutir — teorias.

Periòdicamente, através de tôda a história dos UFOs, certas pessoas surgiam com teorias largamente divulgadas para explicá-los. A que recebeu maior publicidade foi a oferecida pelo Dr. Donald Menzel, da Universidade de Harvard. Escrevendo para as revistas *Time* e *Look* e depois em seu livro *Flying Saucers*, o Dr. Menzel afirmava que tôdas as observações de UFOs podiam ser explicadas como vários tipos de fenômenos luminosos. Estudamos detidamente essa teoria porque parecia ter algum mérito. Os físicos do Projeto Bear também a estudaram. Os consultores científicos do ATIC a discutiram com diversos dos mais notáveis físicos europeus, cuja principal especialidade era a física atmosférica. Em geral, o comentário que o Projeto Blue Book recebia a respeito podia ser resumido nestas palavras: “Êle pensou um pouco sôbre o assunto, mas suas explicações não resolvem o problema”.

Também havia outras teorias sôbre as quais se fizera muita publicidade. Um cidadão dizia que UFOs eram todos balões *skyhooks*, mas nós tínhamos conhecimento da trajetória de todos êles e sabíamos que poucas vêzes podiam ser apontados como UFOs. Seus irmãos menores, os balões de sondagem, nos causavam muito mais interêsse e preocupação.

Os engenheiros do Exército decidiram resolver o problema dos UFOs anunciando que o cientista de um de seus laboratórios conseguira duplicar um disco voador. O Major Dewey Fournet fez a verificação. Tudo começara com um divertimento, mas foi interpretado como fato real e o cientista ficou definitivamente ligado ao caso. Adquiriu muita publicidade, mas perdeu prestígio porque outros cientistas ponderaram qual a sua competência para ter tentado passar uma tal solução.

Afinal, a assistência não solicitada dos teóricos em nada nos auxiliava — foi o que disse aos membros do conselho de peritos. Alguns deles, evidentemente, conheciam essas teorias, porque inclinaram a cabeça em assentimento.

O tópico seguinte de minha conferência era a questão comumente levantada nas discussões sobre UFOs: as observações haviam realmente começado em 1947? Tínhamos passado grande parte de nosso tempo a tentar resolvê-la. Os velhos arquivos de jornais, revistas e livros que encontramos na Biblioteca do Congresso, continham muitos relatórios de fenômenos incomuns observados no céu desde os tempos bíblicos. A velha canção espiritual negra dizia que “Ezequiel viu uma roda pairando no ar”. Não podíamos provar a observação do profeta, eis que a maior parte daqueles fenômenos podiam ser explicados como naturais, porém ainda não compreendidos naqueles recuados tempos.

O primeiro relatório documentado de observações semelhantes às dos UFOs como os conhecemos hoje, apareceu nos jornais em 1896. Na realidade, as séries de observações que ocorreram naquele ano e no seguinte, apresentavam muitos pontos de contacto com as observações atuais.

Tiveram início na área da Baía de São Francisco, na noite de 22 de novembro de 1896, quando centenas de pessoas que regressavam a seus lares avistaram um objeto enorme, escuro, “em forma de charuto”, com asas curtas, viajando para o noroeste, sobre Oakland.

Horas depois que a máquina misteriosa desaparecera da região que hoje é o lado norte da ponte Golden Gate, os relatos de pessoas em outras cidades da Califórnia começaram a chegar pelos fios telegráficos. Os cidadãos de Santa Rosa, Sacramento, Chico e Red Bluff, milhares deles viram o objeto.

Tentei descobrir se os habitantes dessas comunidades mais distantes viram o UFO antes de ouvirem as notícias de São Francisco ou depois; mas, tentar obter minúcias de um relatório de UFO que apareceu há cinqüenta e seis anos, é quase desalentador. Certa vez, numa viagem à Base Hamilton, telefonei à redação do *Chronicle* de São Francisco, a qual me pôs em contacto com um empregado aposentado que havia trabalhado num jornal de São Francisco em 1896. Falei com êle pelo telefone durante longo tempo. Na época, era redator e lembrava-se do caso, mas o tempo o fizera esquecer pormenores. Disse-me que êle, o redator-chefe do jornal e outros redatores tinham visto a “nave” — como êle se referia ao UFO. Sua história, embora com cinqüenta e seis anos, lembrava outras que eu já ouvira, quando afirmou que na redação ninguém jamais havia divulgado a observação a quem quer que fôsse; nenhum dêles desejava passar por louco.

A 30 de novembro, a nave misteriosa voltou à área de São Francisco, e aquêles que afirmavam que as pessoas tinham sido enganadas por um balão, passaram a acreditar no fenômeno, quando o objeto foi avistado a mover-se contra o vento.

Durante quatro meses, os relatórios chegaram de cidades, povoações e fazendas do Oeste; depois, da região do Midwest, à medida que o *dirigível* “seguia para leste”. No princípio de abril de 1897, os residentes dos Estados de Iowa, Nebraska, Misúri, Wiscosin, Minnesota e Illinois viram o UFO. Em 10 de abril, foi visto sôbre Chicago. As comunicações continuaram a chegar aos jornais até 20 de abril; após essa data, o objeto ou as histórias sôbre êle desapareceram. Literalmente, milhares de pessoas o viram antes que o último relatório seguisse pelas linhas telegráficas.

Interessante foi o estudo de centenas de narrativas dos jornais sôbre o caso que agitou o mundo na época, porque as mesmas controvérsias então levantadas existem hoje. Os que não viram a “máquina” em forma de charuto, de asas curtas, diziam: “tolice”; os que a tinham visto estavam quase dispostos a lutar para manter a afirmação. Alguns astrônomos disseram: “Vênus”, “Júpiter”, “Alpha Orionis”, enquanto outros diziam: “Nós vimos o objeto”. Thomas

Edison, o cientista da época, proclamou não ter qualquer conhecimento sobre a máquina misteriosa. “Prefiro dedicar meu tempo a objetos de valor comercial” — declarou ele a um repórter do *Herald* de Nova Iorque. “Na melhor das hipóteses, dirigíveis serão apenas brinquedos”. (Thomas, sua predição foi uma bobice.)

Eu tinha um ponto importante a mais para mencionar antes de terminar minha exposição e abrir a reunião a uma sessão geral de perguntas e respostas.

Nos últimos dezoito meses, fizemos com que muitos astrônomos visitassem o Projeto Blue Book; não hesitaram em nos dar suas opiniões, se bem que não quisessem manifestar-se sobre o que seus colegas pensavam, indicando, por outro lado, o próprio pensamento sobre o assunto. Decidimos que suas opiniões e comentários seriam de valor e por isso, no final de 1952, fizemos uma sondagem a respeito. Solicitamos a um astrônomo que sabíamos não ter idéias preconcebidas contra os UFOs e que conhecia todos os seus colegas de nomeada nos Estados Unidos, para fazer uma viagem e conversar com eles. Pedimos, mais, que não entrasse abruptamente no assunto, nem fizesse perguntas sobre UFOs, mas que conduzisse a conversação sobre o assunto de modo cordial. Desta maneira, esperávamos obter opiniões completamente francas. Para proteger seus amigos astrônomos, o nosso enviado os designaria por nomes em código.

O relatório que recebemos expressava a opinião pormenorizada de quarenta e cinco reconhecidas autoridades. Suas opiniões variavam da do Dr. A, que julgava o projeto “um gasto tolo de dinheiro para investigar um assunto ainda mais tolo”, à do Dr. B, que havia empregado grande parte de seu tempo a investigar pessoalmente as observações de UFOs, por acreditar que eram algo “real”. Dos quarenta e cinco astrônomos entrevistados, 36 por cento não estavam absolutamente interessados na matéria, 41 por cento de tal forma o estavam a ponto de oferecerem seus serviços se alguma vez fossem necessários, e 23 por cento julgavam os UFOs um problema muito mais sério do que a maioria do povo supunha.

Nenhum desses cientistas, até mesmo durante uma discussão amigável, admitia ter considerado a possibilidade interplanetária para os UFOs. Os interessados não avançavam

um passo a mais, além de: “Não sabemos o que são, mas são algo de real”.

Nos últimos anos, eu tinha ouvido dizer que, acaso os UFOs realmente fôsem objetos “sólidos”, nossos astrônomos os teriam visto. Nosso estudo lançou alguma luz sobre este ponto — astrônomos têm visto UFOs. Nenhum deles jamais viu ou fotografou qualquer coisa parecendo um UFO através de seu telescópio, mas 11 por cento dos quarenta e cinco homens tinham visto algum fenômeno que não podiam explicar. Falando tecnicamente, se tais observações não fôsem melhores do que centenas de outras em nossos arquivos, relativamente a detalhes, eram, por outro lado, boas em decorrência da qualidade dos observadores. Astrônomos sabem o que há no céu.

É interessante notar que de nossa seção representativa dêesses cientistas, cinco deles, ou 11 por cento, tinham avisado UFOs. Para um dado grupo de pessoas, a porcentagem é bem acima da média. A fim de verificar este ponto, o nosso astrônomo apanhou noventa pessoas ao acaso — pessoas que encontrou durante sua viagem — e provocou a conversa sobre discos voadores. Eram o seu grupo de controle — para tomar emprestado uma expressão usual dos psicólogos. A porcentagem dos que se interessavam por UFOs era bem mais alta relativamente ao grupo de controle do que ao grupo de astrônomos; deste, somente 46 por cento demonstraram interesse, contra 86 por cento daquele outro. 11 por cento tinham visto UFOs, ao passo que 1 por cento, se tanto, do grupo de controle tinha visto um pelo menos. Esta afeição indicava que como grupo, os astrônomos vêem mais UFOs do que o cidadão médio.

Quando terminei minha exposição, era muito tarde para a sessão de perguntas e respostas, e portanto interrompemos o primeiro dia de reunião. No dia seguinte, porém, prontamente às nove horas, o conselho estava novamente reunido, e pela aparência das listas de perguntas que alguns tinham eles deviam ter passado a noite toda a pensar em UFOs.

Uma das primeiras perguntas referia-se aos resultados de fotografias tiradas pelos pares de enormes câmaras de “patrulha meteorítica” que estão localizadas em muitos lugares de toda a América do Norte. Haviam elas fotografado algum UFO?

As câmaras que estão em operação quase tôdas as noites sem nuvens, podem fotografar luzes fracas, e depois que uma luz seja fotografada, sua velocidade e altitude podem ser estabelecidas com precisão. Se houvesse objetos que produzissem luz ao voar através de nossa atmosfera, havia a possibilidade de que essas câmaras os tivessem fotografado. Tal, porém, não era o caso.

A princípio, isto parecia ser uma peça importante de prova e tínhamos quase marcado êste fato com um voto definitivo contra os UFOs, quando fizemos uma pequena verificação. Se estivessem voando a uma altitude de 160 quilômetros, as probabilidades de serem captadas pelas câmaras seriam boas, mas as de fotografá-los voando mais baixo seriam menores.

Esta pode ser a explicação para o fato de que o nosso “cientista investigador”, quando estêve em estações de “patrulhas meteoríticas”, conversou com um astrônomo que tinha visto um UFO enquanto operava uma das câmaras-patrulha.

Muita gente tem perguntado por que nossos astrônomos não têm visto UFOs através de seus grandes telescópios. Êstes instrumentos são focalizados para anos-luz de distância e seu campo visual é tão estreito, que mesmo que os UFOs existam e encham nossa atmosfera não poderiam ser vistos.

Outra pergunta do conselho de peritos era a respeito da famosa irradiação da *Guerra dos Mundos* feita por Orson Welles em outubro de 1948 e que causara o pânico em milhares de pessoas. — Tínhamos nós estudado êste ponto para ver se alguma semelhança havia com a atual onda de observações de UFOs? A resposta foi: — Tínhamos.

Nosso psicólogo havia considerado a matéria e emitido uma opinião; mas, para efetuar um estudo completo e fornecer uma resposta positiva demandaria esfôrço de tal ordem, que muito maior seria do que todo o estudo dos UFOs. De qualquer modo, tinha êle algumas considerações a fazer. Havia muitos casos documentados, nos quais uma série de circunstâncias ingênuas ativadas pela irradiação de Welles, tinha feito com que o povo perdesse completamente o senso de julgamento, e daí o pânico. Relativamente a UFOs, possuíamos alguns relatórios semelhantes em nossos arquivos.

Por outro lado, dispúnhamos de inúmeros relatos, segundo os quais o povo observara UFOs sem ter entrado em

pânico. Também relatórios de pilotos que tinham visto luzes misteriosas à noite e, julgando serem reflexos da cabina de comando, haviam apagado tôdas as suas luzes. Ou daqueles que faziam manobras acrobáticas para ver se podiam mudar o ângulo de reflexo e livrar-se de um possível UFO. Ou, ainda, dos pilotos que subiam e mergulhavam centenas de metros, e depois nivelavam para verificar se o objeto mudava sua posição relativa ao avião. Ou do astrônomo amador que fêz uma excelente observação e, antes de com relutância narrá-la como UFOs, ter falado com alguns físicos e astrônomos profissionais, na esperança de encontrar uma explicação. Tôdas estas pessoas haviam pensado com clareza, questionando-se a si mesmas quanto ao que observaram, além de, a seguir, tentado responder suas próprias perguntas. Não tinham sofrido pânico.

O período de perguntas e respostas continuou durante todo o dia, tendo os cientistas se aprofundado em detalhes dos fatos em geral que eu lhes havia comunicado na exposição prévia.

No dia seguinte e metade do subsequente, o tempo foi devotado à discussão e revisão de cinqüenta dos nossos melhores relatórios classificados como "Desconhecidos".

O tópico seguinte da agenda, depois que o conselho de peritos se inteirou de todos os pormenores dos cinqüenta casos selecionados, era a revisão de um estudo sensacional e altamente controvertido. Baseava-se na idéia que o Major Fournet e eu havíamos debatido meses antes — uma análise dos alegados movimentos dos UFOs, numa tentativa para determinar se êles eram, de fato, inteligentemente controlados. O estudo era sensacional porque não se tratava de assunto oficial, e os motivos de não o ser residiam justamente em seu sensacionalismo. Concluía-se que os UFOs eram naves interplanetárias. O laudo fôra pôsto em circulação nos escalões do alto comando da Inteligência e tinha sido lido com grande interêsse. Mas, embora alguns oficiais de comando, imediatamente abaixo do General Samford, tivessem concordado com a idéia, o espaço seguinte às palavras "Aprovado por" estava em branco. Ninguém queria ser o bode expiatório.

Dewey Fournet, que havia completado seu tempo de serviço ativo na Fôrça Aérea, era agora civil e foi chamado de

Houston, Texas, para falar aos cientistas a respeito do estudo, visto ter sido êle quem trabalhara em estreita ligação com o grupo que o havia preparado.

O estudo cobria diversas centenas dos nossos mais detalhados relatórios de UFOs. Por um processo crítico de eliminação, baseado no movimento d'esses objetos, Fournet explicou ao conselho a maneira pela qual a sua e quaisquer outras análises prévias do Projeto Blue Book não tinham sido levadas em consideração, e como aquêles relatórios que podiam ter sido causados por centenas de objetos conhecidos — balões, aviões, corpos astronômicos etc. — haviam sido selecionados. A seleção eliminou uma grande quantidade, e o estudo terminou com apenas dez ou vinte observações que caíam na categoria de “desconhecidos”. Levando-se em conta que, se usara um método tão severo de exame, êstes poucos relatórios provavam, acima de qualquer dúvida, que os UFOs eram inteligentemente controlados por seres com cérebros iguais ou muito mais evoluídos que os nossos (19).

O passo seguinte do estudo — explicou Fournet — seria descobrir de onde provinham. Os terrenos haviam sido eliminados, ficando a resposta final — homens do espaço.

Tanto Dewey como eu nos preocupávamos com a reação do conselho de peritos a um estudo de conclusões tão definidas. Mas, quando terminou sua exposição, pelo tom das perguntas ficou patente que os cientistas estavam considerando sèriamente essas conclusões. A excelente reputação de Fournet era bem conhecida.

Na sexta-feira pela manhã, apresentamos a principal atração da sessão — os filmes de Tremonton e de Montana. Estas duas peças de prova representavam as melhores fotografias de UFOs que o Projeto Blue Book tinha a oferecer. Os cientistas sabiam da sua existência, especialmente do filme de Tremonton, porque desde o final de julho tinham sido objeto de muitas conferências a portas fechadas. Generais, almirantes e GS-16 os tinham visto nas exibições para o Comando, bem como haviam sido enviados por via aérea para o Campo Kelly, no Texas, para serem exibidos durante uma reunião de oficiais de Inteligência que vieram de tôdas as partes do globo. Dois dos melhores laboratórios fotográficos militares do país — o laboratório da Fôrça Aérea do Campo Wright e o laboratório da Marinha de Anacostia, Maryland —

passaram muitas horas tentando provar que os UFOs eram balões, aviões, ou reflexos de luzes, mas falharam — os objetos daqueles filmes eram verdadeiramente desconhecidos. As possibilidades de que se tratasse de truncamento, foram rapidamente rejeitadas porque somente um estúdio de Hollywood com equipamento especial poderia realizar um tal trabalho, e as pessoas que haviam feito a filmagem não possuíam esta espécie de equipamento.

O filme de Montana havia sido tomado em 15 de agosto de 1950 por Nick Mariana, gerente do time de beisebol de Great Falls. Mostrava duas luzes grandes e brilhantes voando através do céu azul em formação escalonada. No filme não havia nuvens que pudessem dar uma indicação da velocidade dos UFOs, mas estes, em dado momento, passaram por trás de uma torre de elevação de água. As luzes não mostravam qualquer minúcia; pareciam ser objetos grandes e circulares.

Mariana enviara o filme para a Fôrça Aérea em 1950, mas naquela época não havia interêsse nos UFOs, e assim, após uma rápida exibição, o Projeto Grudge o classificara como apenas “reflexos de dois F-94 caças a jato que se encontravam na área”.

Em 1952, a pedido do Pentágono, reabri a investigação do filme de Montana. Através do oficial de Inteligência da Base Aérea de Great Falls, Mariana foi novamente interrogado e obtivemos uma cópia de seu filme que foi enviada para o laboratório fotográfico.

Quando o laboratório o examinou, havia algo em que se basear, porque os dois UFOs tinham passado por trás de um ponto de referência, ou seja a torre de elevação de água. Seus cálculos rapidamente confirmaram que os objetos não eram pássaros, balões ou meteoros. Balões derivam com o vento, e o vento não estava soprando na direção em que os dois UFOs se deslocavam. Não podiam ser obtidas medidas exatas quanto à velocidade, mas o laboratório pôde determinar que as luzes se movimentavam rápidas demais para serem pássaros e eram muito vagarosas para que pudessem ser meteoros.

Restava uma resposta apenas — aviões. Mas, o oficial de Inteligência de Great Falls havia pesquisado em enormes pilhas de papéis arquivados, e descobriu que sômen-

te dois aviões F-94 estiveram perto da cidade durante a observação e que tinham aterrado cêrca de dois minutos depois. Tanto Mariana como seu secretário, que também vira os UFOs, disseram que os dois jatos apareceram em outra parte do céu apenas um minuto ou dois após os UFOs, mas queríamos uma verificação mais segura. As duas luzes circulares não se pareciam com caças F-94, mas qualquer pessoa que tenha voado por algum tempo pode dizer que um avião a uma distância impossível de ser visto, pode súbitamente apanhar os raios do sol e produzir um clarão.

Primeiramente estudamos a linha de vôo dos dois F-94. Sabíamos que espécie de circuito de tráfego para aterragem estava sendo usado no dia da observação, e sabíamos, mais, quando os dois aviões tinham aterrado. De modo algum os dois jatos estiveram em lugar próximo àquele em que os dois objetos foram observados. A seguir, estudamos individualmente cada uma das luzes, e ambas pareciam muito firmes para que pudessem ser reflexos.

Não conseguimos solução para o filme de Montana; era um desconhecido (20).

Igualmente não conseguimos solução para o filme de Tremonton, rodado por um Chefe Fotógrafo da Marinha, Oficial Delbert C. Newhouse, em 2 de julho de 1952 (21).

Nosso relatório sôbre o caso informava que Newhouse, sua espôsa e seus dois filhos se dirigiam de automóvel para Oakland, Califórnia, procedentes da costa oriental, naquele dia. Haviam passado por Tremonton, Utah, cidade ao norte de Salt Lake City, e percorriam 12 quilômetros da Estrada U. S. 30S, quando a Senhora Newhouse percebeu um grupo de objetos no céu. Imediatamente, os apontou ao marido; êle olhou, estacionou o carro a um lado da estrada e saltou para observar melhor. Não levou muito tempo para constatar que algo incomum estava acontecendo, porque em seus vinte e um anos de Marinha e 2.000 horas de vôo como fotógrafo aéreo, jamais tinha visto coisa parecida. Cêrca de uma dúzia de objetos brilhantes e em forma de disco "rodopiavam no céu em grupo sem formação".

Newhouse estava com sua câmara, e logo adaptou a lente de 3 polegadas para telefotografia, passando a filmar os UFOs. Manteve a câmara firme e rodou muitos centímetros

de filme, enquadrando todos os objetos. Êstes permaneciam em grupo compacto desde o momento em que foram vistos até antes do desaparecimento sôbre o horizonte oeste, quando um dêles abandonou o grupo principal e se dirigiu ao ponto cardeal oposto. Newhouse virou a câmara e filmou-o, deixando que passasse pelo campo visual antes de desaparecer a leste.

Quando recebi o filme de Tremonton, o levei imediatamente para o laboratório fotográfico do Campo Wright, juntamente com o filme de Montana, e os técnicos os passaram vinte ou trinta vêzes. Ambos eram semelhantes, eis que os objetos se apresentavam como grandes luzes circulares; mas não havia detalhes. Ao contrário do filme de Montana, as luzes de Tremonton esmaeciam e avivavam-se. Êste esmaecimento logo sugeriu aviões refletindo luz, mas o ruído seria ouvido a quilômetros, e a família Newhouse não ouvira qualquer som. Chamamos diversos pilotos de caça para que observassem os UFOs circulando e saltando para cá e para lá no céu sem nuvens. Seu argumento foi de que nenhum avião poderia manobrar daquela forma.

A suspeita recaiu sôbre balões, mas foi rapidamente eliminada pelo laboratório — o reflexo produzido por um balão é firme por ser o balão uma esfera. Além disso, para afastar definitivamente a possibilidade, foi dito que grupos de balões, não obstante ligados entre si, não rodopiam. Naturalmente, o UFO solitário que partiu para leste era o maior dos argumentos contra a suposição de que se tratava de balões.

Newhouse declarou a um oficial de Inteligência da Fôrça Aérea da Defesa Oeste que havia mantido sua câmara firme, deixando o UFO solitário atravessar o campo visual de maneira a permitir que o pessoal do laboratório pudesse medir-lhe a velocidade angular. Infelizmente, não havia nuvens no céu, nem foi possível a Newhouse incluir parte do terreno na filmagem; por êsse motivo nossa estimativa da velocidade angular devia ser feita na suposição de que o fotógrafo mantivera sua câmara imóvel. Se o UFO solitário estivesse a 16 quilômetros de distância, estaria viajando a muitos milhares de quilômetros por hora.

Após estudar os filmes por diversas semanas, o laboratório da Fôrça Aérea do Campo Wright desistiu. Tudo quanto podia declarar era: “Não sabemos o que são os objetos,

mas não são aviões, balões e não acreditamos que sejam pássaros”.

Enquanto o laboratório examinava os filmes, o Major Fournet conversara com o pessoal do Laboratório fotográfico da Marinha em Anacostia; seus técnicos pensavam ter algumas boas idéias sobre a maneira de analisar as fotografias. Assim, o Major Fournet as levou para aquêle laboratório. Êste levou dois meses a estudar os filmes e, finalmente completara a análise. Os técnicos ficaram à disposição do conselho de peritos para quaisquer informações logo depois que o mesmo examinasse os filmes.

Escurecemos a sala e imagino que passamos os filmes dez vêzes cada um antes que o conselho se desse por satisfeito e pudesse lembrar-se dos pormenores. Exibimos os filmes simultâneamente para que pudessem compará-los.

Os analistas da Marinha não usaram as palavras “máquinas interplanetárias” em suas conclusões, mas disseram que os UFOs eram veículos inteligentemente controlados e que não podiam ser aviões ou pássaros. Tinham chegado a essa conclusão pelo exame do movimento das luzes e das mudanças de sua intensidade em cada quadro do filme.

Quando o pessoal da Marinha terminou sua exposição, os cientistas tinham perguntas a formular. Não estavam tentando encontrar falhas no trabalho executado por aquêles técnicos, porém não aceitavam as conclusões antes de pesquisarem meticulosamente o estudo, procurando um ponto fraco. E encontraram um.

Ao tomarem a medida do brilho das luzes, os foto-analistas haviam empregado o instrumento denominado densitômetro. Um astrônomo do conselho era autoridade em medir a densidade de pequenas imagens fotográficas, eis que lhe era comum o fazer em seu estudo das estrêlas. Julgava que os analistas da Marinha não haviam empregado a técnica correta ao tirar as medidas. Êste fato não significava que os dados estivessem errados, mas sim que os técnicos teriam que refazer o trabalho.

Quando a discussão terminou, um dos cientistas pediu para ver novamente o filme de Tremonton. Fiz com que o cinegrafista passasse o filme diversas vêzes. Disse, afinal, que os UFOs poderiam ser gaiotas aproveitando uma corrente térmica. Êle vivia em Berkeley e já tinha visto gaiotas a

voar muito alto sôbre a Baía de São Francisco. Muitos meses antes tínhamos pensado nessa possibilidade, porque a região ao redor do Grande Lago Salgado é habitada por grandes gaivotas brancas. Mas a velocidade do UFO solitário havia eliminado a possibilidade de serem gaivotas. Fiz esta observação ao cientista. Sua resposta foi que o oficial da Marinha podia ter julgado sua câmara firme, mas inconscientemente “havia seguido o objeto”. Se esta fôsse a hipótese, então todos os nossos cálculos iriam por terra. Concordei neste ponto, mas não concordei que os UFOs tivessem sido gaivotas.

Entretanto, muitos meses mais tarde, à espera de um avião que me levasse a Los Angeles, vi em São Francisco gaivotas flutuando no céu azul. Elas estavam aproveitando uma corrente térmica e tão alto que não podiam ser vistas, senão quando se inclinavam para um lado; nessas ocasiões pareciam um clarão branco e brilhante, muito maior do que se poderia esperar de gaivotas voando. Havia uma forte semelhança com os UFOs do filme de Tremonton. Mas eu não estava certo de que esta fôsse a solução.

A exibição dos dois filmes terminou a parte do Blue Book na reunião. Em cinco dias, havíamos proporcionado ao conselho de peritos todos os detalhes pertinentes à história dos UFOs e era agora o seu turno de nos dizer se eram reais, isto é, algum tipo de veículo voando através de nossa atmosfera. Se assim fôsem, teriam forçosamente que ser máquinas espaciais porque ninguém na reunião pensou duas vezes na possibilidade de que pudessem ser aeronaves ultra-secretas dos Estados Unidos ou da Rússia. Os cientistas sabiam tudo que se passava nos Estados Unidos e sabiam, mais, que nenhum país do mundo havia desenvolvido sua tecnologia a tal ponto de poder construir uma máquina com as características atribuídas aos UFOs. Além disso, estávamos dependendo bilhões de dólares na pesquisa, desenvolvimento e compra de aviões que apenas agora iriam chegar à velocidade do som. Seria absurdo pensar que êstes bilhões estavam sendo gastos para encobrir a existência de uma arma do tipo UFO. E seria igualmente absurdo pensar que outros países, como Inglaterra, França, Rússia, estivessem tão mais a frente de nós para possuir uma aeronave do tipo UFO.

Os cientistas passaram os dois dias seguintes a refletir sôbre uma conclusão. Releeram os relatórios e viram os

filmes novamente; convocaram outros cientistas para trocar idéias e discutiram o problema entre si. Após, apresentaram suas conclusões e assinaram o documento. O primeiro parágrafo dizia: "Nós, como grupo, acreditamos na possibilidade de algum outro corpo celeste ser habitado por criaturas inteligentes. Também é possível que tais criaturas possam ter alcançado tal estado de desenvolvimento que lhes permita visitar a terra. Todavia, nada há nos relatórios dos chamados *discos voadores*, lidos por nós, que indiquem estar a hipótese ocorrendo".

O filme de Tremonton havia sido rejeitado como prova, mas o conselho não encerrou a questão ao sugerir que o laboratório fotográfico da Marinha reiniciasse os estudos. Todavia, êsse laboratório jamais voltou à matéria, e somente um ano mais tarde novos dados vieram à luz.

Após deixar a Fôrça Aérea, encontrei Newhouse e conversei com êle durante duas horas. Tenho entrevistado inúmeras pessoas que relataram ter visto UFOs, mas poucas me impressionaram tanto como Newhouse. Fiquei sabendo que êle e sua família, ao avistarem os UFOs, se achavam perto do carro, muito mais perto do que quando os filmes foram tomados. Para usar as próprias palavras de Newhouse, "...se fôssem do tamanho de um B-29, estariam a 2.000 metros de altitude". Tiveram a oportunidade de fazer uma boa observação dos objetos — pareciam "dois pratos, um invertido no tampo do outro!" Êle não havia simplesmente *pensado* que os UFOs tinham forma de discos; tinha visto a sua forma nitidamente. Perguntei-lhe por que não havia feito essa declaração ao oficial de Inteligência que o interrogara. Respondeu-me que havia feito. Lembrei-me então, que eu enviara ao oficial de Inteligência uma lista de questões que Newhouse deveria responder. A pergunta "Qual a aparência dos UFOs?" não figurava, porque ao ter-se a fotografia de alguma coisa, geralmente não se indaga qual a sua forma. Jamais poderei saber por que o oficial de Inteligência não me prestou essa informação.

O filme de Montana foi respeitado pelo conselho como prova positiva porque, embora os dois observadores tivessem dito que os jatos se achavam em outra parte do céu quando avistaram o UFO e nossos estudos os apoiassem, havia ainda assim uma probabilidade de que os dois UFOs pudessem ser

os dois jatos. Não podíamos provar que os eram, mas também não podíamos provar o inverso.

O estudo controvertido do movimento dos UFOs que o Major Fournet apresentara fôra arquivado. Todos os membros do conselho concordaram que, se houvesse algum registro permanente do movimento dos UFOs, uma fotografia da linha de vôo dêesses objetos ou a fotografia da corrida de um dêles na tela do radar, poderia dar muito mais pêso ao estudo. Ora, em cada um dos dez ou vinte relatórios oferecidos como prova de que os UFOs são inteligentemente controlados, os movimentos eram apenas os que o observador tinha visto. A visão e a mente do homem não são registradores precisos. Quantas histórias diferentes se obtêm quando um grupo de pessoas presencia a colisão de dois automóveis numa encruzilhada...

Cada um dos cinqüenta de nossos melhores relatórios dados aos cientistas para exame, apresentava alguma espécie de ponto fraco. Em muitos, êsses pontos fracos eram insignificantes, mas o julgamento científico não os permite e, além disso, havíamos solicitado justamente êsse julgamento.

Ao terminarem seus comentários, salientaram a seriedade da decisão que lhes havíamos solicitado. Disseram-se objetivos ao máximo e não ter dado importância a quinquilharias, mas que na realidade só dispúnhamos de provas circunstanciais. Em verdade, boas provas circunstanciais, mas nada tínhamos de concreto — pedaços de material, fotografias mostrando minúcias de UFOs, velocidades medidas, altitudes, dimensões — nada, enfim, que se assemelhasse a fatos definitivos. Arriscar o curso futuro de milhões de vidas em decisão baseada em provas circunstanciais seria um dos mais graves erros da história.

Em suas conclusões tocaram sôbre a possibilidade de os UFOs serem algum tipo de fenômeno natural ainda não descoberto. Explicaram que não acreditavam muito na hipótese; todavia, se os UFOs fôsem um novo fenômeno natural, os relatórios de suas aparições em geral obedeceriam a um padrão definido — o que não era o caso.

Assim terminou a parte da conferência relativa às conclusões do conselho. A parte seguinte intitulava-se "Recomendações". Eu estava certo de que o conselho iria recomendar, pelo menos, uma redução nas atividades do Projeto Blue Book, senão o seu cancelamento total. Eu não gos-

taria disso por estar certo de que ainda não tínhamos obtido a resposta final. Necessitávamos de melhores provas antes que uma conclusão final pudesse ser alcançada.

O conselho não recomendou que as atividades do Projeto Blue Book fôsem diminuídas ou canceladas; pelo contrário, propôs que fôsem expandidas. Um número elevado de relatórios havia sido feito por observadores dignos de crédito, pessoas que deveriam saber o que tinham visto, pessoas que pensam cuidadosamente. Dados, além das provas circunstanciais, eram extremamente necessários. E o conselho deveria estar, pelo menos parcialmente, convencido de que um esforço maior provaria algo interessante, eis que a expansão recomendada significava ampliação de verbas. A força investigadora do Projeto Blue Book deveria ser quadruplicada e contar com peritos treinados nos campos da física eletrônica, meteorologia, fotografia, além de outros ramos da ciência. O máximo de esforços deveria ser desenvolvido para colocar aparelhagem nos locais em que as observações de UFOs se tornassem freqüentes, de maneira que os dados colhidos pudessem ser registrados e medidos durante a observação. Em outros locais ao redor do país, cientistas militares e civis deveriam ser alertados e instruídos para usar todos os tipos de equipamento disponível.

E, finalmente, declararam que o público americano deveria ser pôsto a par de todos os detalhes de cada fase da investigação, os pormenores de observações, as conclusões oficiais e por que se fizeram tais conclusões. Isto serviria a um duplo propósito: eliminaria a aura de mistério criada pelo fator segurança e manteria a Fôrça Aérea na atitude certa. Portanto, investigações e análises ineficientes jamais iriam ocorrer.

Quando as conclusões do conselho de peritos foram dadas a conhecer ao Govêrno, obtiveram reações diferentes. Algumas pessoas estavam satisfeitas, outras não. Mesmo a opinião do mais selecionado grupo de cientistas não podia desfazer a controvérsia que se desenrolava por cinco anos. Alguns dos que não apreciaram a decisão tinham presenciado como espectadores o julgamento dos UFOs, e achavam que o corpo de jurados era definitivamente suspeito, isto é, não queria ser o bode expiatório. Estas pessoas não viam motivos para que se continuasse a negar a condição de veículos interplanetários aos UFOs.

CAPÍTULO XVII

QUE SÃO OS UFOs?

ENQUANTO os cientistas se achavam em Washington analisando os UFOs, êstes não se mantinham displicentemente à espera de que se descobrisse o que eram; estavam diligenciando pela causa, mantendo vivo o interêsse. Trabalhavam bem, na verdade.

Poucos minutos antes da meia-noite de 28 de janeiro de 1953, foi transmitida uma mensagem para o Projeto Blue Book através de Wright-Patterson. Era uma mensagem para trabalho imediato, tendo, portanto, prioridade sôbre outros comunicados. Trinta minutos depois eu a tinha nas mãos. Um pilôto dera caça a um UFO.

O relatório não mencionava muitos detalhes, mas parecia bom. Trazia o nome do pilôto e dizia que êle poderia ser encontrado na Base Aérea Moody. Fiz um chamado interurbano, encontrei o pilôto e liguei o gravador de maneira a obter sua história palavra por palavra.

O pilôto contou-me que voara num F-86 em vôo circular de navegação, da Base Moody para a Base Lawson, depois para a Robins, com regresso a Moody — tôdas elas na Geórgia. Exatamente às nove e trinta e cinco, estava a 1.800 metros de altitude em direção à Base Lawson, na primeira perna do vôo. Lembrava-se de que olhara para baixo e vira as luzes de Albany, na Geórgia; depois, olhou novamente para cima e viu uma luz brilhante, branca, “às 10,00 horas, alto”. Era uma luz inusitadamente brilhante que o havia feito pensar por que seria tão distinta entre as estrêlas. Voou por mais alguns minutos a observá-la enquanto sobrevoava Albany. Concluiu que deveria ser uma estrêla refulgente ou outro avião, embora lhe parecesse que algo não

estava certo. O objeto tinha uma forma definidamente circular.

Era uma noite excelente para voar, e como devia mesmo cumprir horas de vôo, decidi chegar mais perto. Se se tratasse de uma aeronave, era certo que poderia aproximar-se; se fôsse uma estrêla, subiria até 10.000 metros e a luz não deveria mudar a posição relativa. Verificou seu suprimento de oxigênio, aumentou as rotações do motor e começou a subir. Em três ou quatro minutos tornou-se evidente que se sobrepunha à luz enquanto a observava; esta se deslocara em relação às estrêlas. Resolveu, então, que era um avião, mas tão distante que êle não conseguia ver-lhe as luzes verde e vermelha das pontas da asa.

Chegando àquele ponto, o piloto decidiu que lhe seria possível chegar mais perto e assegurar-se de que aquilo *era* um avião; baixou o nariz do F-86 e começou a descer. Enquanto a agulha do indicador de velocidade roçava a risca vermelha, percebeu que se aproximava, porque a luz se tornava maior, se bem que não pudesse ver outras, além daquela grande e branca. De repente, a luz já não era branca; estava mudando de côr. Em ciclos aproximados de dois segundos mudava de branco para vermelho, voltando a branco novamente. Repetiu-se o fenômeno duas ou três vêzes, e antes que o piloto pudesse compreender o que acontecia, a luz alterou sua forma para um perfeito triângulo. Depois bipartiu-se em duas dessas figuras geométricas, uma sôbre a outra. A êsse tempo o avião foi nivelado e não estava mais se aproximando. A seguir, numa fração de segundo, a luz desaparecera. Usou o piloto a descrição modêlo para um UFO que desaparece: "Foi como se alguém tivesse apagado uma lâmpada; está acesa e de repente apagada".

Perguntei-lhe o que supunha tivesse sido o fenômeno. Respondeu que não havia pensado em discos voadores, mas simplesmente "não podia *engolir* aquelas histórias". Julgou que tivera uma espécie de vertigem, e quanto mais pensava mais se convenciu de que essa era a solução. Tinha-se sentido como um tolo e estava satisfeito de na ocasião estar só.

Pouco adiante viu as luzes de Fort Benning e da Base Lawson, seu ponto para alterar o rumo, e começou com efeito a mudá-lo, mas resolveu verificar a quantidade de combustível. A subida havia consumido uma boa porção,

e assim resolveu dirigir-se diretamente para Moody, não passando pela Base Robins.

Chamou a estação terrestre para comunicar a mudança de seu plano de vôo, porém antes que pudesse dizer qualquer coisa, o operador de rádio perguntou-lhe se havia observado uma luz misteriosa.

Bem, êle tinha visto a luz.

O operador terrestre prosseguiu dizendo que a caça tinha sido observada pelo radar. Primeiramente, o aparelho havia captado o UFO no vídeo, e fôra realmente um UFO porque sua marcha era muito vagarosa para ser a de um avião. Depois, os operadores viram o F-86 aproximar-se, subir e fazer um mergulho raso em direção ao objeto. A princípio, o F-86 aproximara-se, mas depois o UFO acelerou o suficiente para manter-se à frente em distância apreciável. A caça continuou por dois ou três minutos; a seguir, o UFO desapareceu do vídeo a velocidade terrificante. A estação de radar havia tentado chamá-lo — segundo informou o controlador terrestre — mas não o conseguindo enviara a mensagem para a estação de contrôle de aerovias.

Mais dois pontos para o UFO: novo caso desconhecido e um novo observador crente (22).

Duas ou três semanas após a reunião do conselho de cientistas em Washington, fui informado de que o Projeto Blue Book iria observar as recomendações feitas. Eu deveria iniciar a execução dos planos imediatamente. Nossa proposta para a instalação de instrumentos seguira para o Pentágono semanas antes, de sorte que a iniciativa já fora tomada. Necessitávamos de pessoal; assim, expedi um telegrama em que pedia mais investigadores e analistas, e o enviei através da Seção do Pessoal do ATIC.

A esta altura da história dos UFOs, surgiu a primeira de uma série de dificuldades. Os cientistas haviam recomendado com grande ênfase que nada ocultássemos, tudo divulgando ao público. Por essa razão, quando a imprensa tomou conhecimento da existência do filme de Tremonton, até então um segredo bem guardado, concordei em liberá-lo para que os jornalistas o vissem. Redigi uma nota oficial que foi aprovada pelo General Garland, então chefe do ATIC, e a enviei ao Pentágono. Essa nota dizia qual era a opinião do conselho de cientistas sobre os filmes: “até que se prove

o contrário, não há razão de que os UFOs não sejam gaivotas”. E prosseguia dizendo que não estávamos certos do que os UFOs eram e que a teoria das gaivotas era apenas uma opinião. Quando o Pentágono recebeu a nota, respondeu: “Não!” Nem filme para a imprensa nem nota oficial. A teoria das gaivotas não convencia, e tínhamos agora uma nova política de publicidade: nada dizer.

A propósito, esta teoria política ainda continua em vigor. O número de 7 de janeiro de 1955 da *Air Force Information Services Letter* dizia, em essência, que o pessoal da Força Aérea estava falando demais a respeito de UFOs. — Calem a boca. A velha teoria de que se se ignorassem os UFOs eles desapareceriam voltava a ser seguida.

Em um mês, o projeto recebeu mais alguns safanões fortes. Em dezembro de 1952, eu havia solicitado transferência. Concordara em permanecer como chefe do Blue Book até o final de fevereiro a fim de que se pudesse encontrar um substituto e adaptá-lo. Mas nenhum substituto apareceu. E também não apareceu ninguém quando o turno de serviço ativo do Tenente Rothstien terminou, quando o Tenente Andy Flues foi transferido para o Comando Aéreo do Alasca ou quando outros partiram. Quando eu deixei a pesquisa dos UFOs para um turno de dois meses de serviço temporário em Denver, o Tenente Bob Olsson assumiu a chefia. Seu quadro de funcionários consistia do Soldado de Primeira Classe Max Futch. Ambos eram veteranos da campanha de UFOs em 1952, mas duas pessoas não podem fazer muito.

Quando regresssei ao ATIC em julho de 1953 e passei a ter outra incumbência, o Tenente Bob Olsson deixava a Força Aérea e o Soldado de Primeira Classe Futch era a comissão investigadora. Dizia ele sentir-se como o Presidente da Antártida em ano sem expedição. Em poucos dias voltei a tomar posse do Projeto Blue Book, desta vez como serviço extra e com ordens de “fazê-lo funcionar”.

Enquanto estive ausente, nosso plano de instrumentação fôra rejeitado. Os escalões mais altos haviam decidido contra o estabelecimento de estações com operadores para seguir UFOs, câmaras astronômicas ligadas ao radar, bem como outras de nossas propostas para a instrumentação. O General Garland vinha discutindo há tempos e àrduamente o assunto em prol do plano, mas foi vencido. Decidiu-se

que as câmaras com grades de difração sôbre as lentes, aquelas que vinham sendo estudadas há um ano, seriam suficientes.

O programa das câmaras tinha começado como alta prioridade, mas perdera o impulso rapidamente ao verificarmos, através de testes, que êstes instrumentos amplamente noticiados não fotografariam satisfatôriamente uma tocha de um milhão de velas a uns 412 metros de distância. As câmaras em si eram muito boas, mas em combinação com as grades, não prestavam. Todavia, o Tenente Olsson recebera ordens para distribuí-las e assim o fêz.

Minha primeira ação ao regressar ao Projeto Blue Book foi examinar os relatórios chegados durante minha ausência. Havia muitos e bons, mas apenas um excepcional. O observação tinha ocorrido na Base Aérea Luke, Arizona. Esta base era a escola avançada de caças-bombardeiros e derivava seu nome do famoso “destruidor de balões” da Primeira Guerra Mundial, Tenente Frank Luke Júnior. Desta observação havia também algumas fotografias bastante interessantes.

Na manhã de 3 de março, viam-se poucas nuvens altas de cirros, quando um piloto decolou de Luke num jato F-84 a fim de cumprir horas de vôo. Na Coréia, voara em F-51 e tinha recentemente iniciado sua instrução em jatos. Decolou, abandonou o circuito de tráfego e começou a subir em direção a *Blythe Radio*, cêrca de 200 quilômetros a oeste de Luke. Vinha subindo há vários minutos e ouvira as letras em código BLH que identificavam a Rádio Blythe, quando olhou através do vidro no canto de seu pára-brisa; alto, às duas horas, viu o que supôs ser um avião cruzando sua trajetória da esquerda para a direita, deixando um longo e tênue rastro de condensação. Olhou para o altímetro e viu que estava a 8.000 metros. O objeto deveria estar realmente muito alto, porque não conseguiu ver nenhum avião à frente dêsse rastro. Alterou o curso para a direita de maneira a poder segui-lo, ao mesmo tempo em que aumentava o ângulo de ascensão. Logo verificou estar alcançando o objeto ou fôsse o que fôsse que deixava o rastro de vapor, porque agora se encontrava sob a parte central do mesmo. Porém, ainda não conseguiu divisar o objeto. Julgou estranho o fenômeno porque esteiras de condensação não se produzem por si próprias. Seu altímetro girou mais 4.000 e êle estava

agora a 12.000 metros. Continuou a subir, mas o F-84 começou a amolecer; chegara ao máximo de seu teto. O piloto baixou 300 metros e prosseguiu; colocou-se sob a ponta fronteira do rastro de condensação, sem ver ainda o avião. Começou a se preocupar. Nada do que possuíamos voa acima de 18.500 metros, exceto alguns aviões experimentais como o D-558 ou outros da série "X", mas estes não abandonavam as adjacências da Base Edwards na Califórnia. O piloto não podia estar a mais do que 5.000 metros da frente do rastro de vapor e pode-se reconhecer qualquer espécie de avião a 5.000 metros de distância no ar claro da substratosfera. Olhou detidamente. Sacudiu o F-84 para frente e para trás, julgando haver alguma falha no *plexiglass* do pára-brisa e impedir-lhe de ver o avião que produzia a esteira; ainda assim não conseguiu vê-lo. Fôsse o que fôsse a coisa estaria muito alta ou seria muito pequena. Deslocava-se a 500 quilômetros por hora, porque o piloto do F-84 teve que reduzir a velocidade e fazer "S" para manter-se sob o objeto.

Seu combustível baixara muito de nível, e portanto ergueu o nariz do avião, tirou cerca de 9 metros de filme com sua metralhadora fotográfica e começou a baixar. Ao aterrar relatou o incidente. O filme foi rapidamente revelado e levado para a sala de projeção. Apresentava uma estranha esteira bifurcada de condensação, mas nenhum avião.

O Tenente Olsson e o Soldado Futch haviam feito um trabalho completo sobre esta observação. O laboratório fotográfico confirmou que a esteira era definitivamente um rastro de condensação e não uma formação incomum de nuvem. Mas o Serviço de Voo da base aérea havia dito não haver outros aviões na área, o que foi confirmado pelo Comando da Defesa Aérea, porque minutos depois de o F-84 ter interrompido a caça, o "objeto" passara dentro de uma ADIZ — Air Defense Identification Zone — e o radar nada havia captado.

Havia uma última possibilidade: o astrônomo do Blue Book disse que as fotografias pareciam exatamente com o rastro de fumaça de um meteoro. Mas havia um senão: o piloto era positivo ao afirmar que a esteira de vapor desenvolvia cerca de 500 quilômetros por hora. Não sabia exatamente a distância que havia coberto, mas quando êle havia captado a Rádio Blythe estava na Aerovia Verde 5, cerca

de 50 quilômetros a oeste de sua base, e ao abandonar a caça havia tirado outra marcação de rádio, verificando encontrar-se quase sobre *Needles Radio*, 120 quilômetros ao norte de *Blythe*. Podia ver ao longe um lago, o Lago Mojave.

Poderia uma “corrente de jato” de grande altitude estar soprando uma nuvem de fumaça? Futch verificara — não era possível. Os ventos acima de 7.000 metros eram os habituais de oeste, e a corrente de jato estava muito mais para o norte.

Meses mais tarde conversei com um capitão que estivera em Luke quando a observação ocorreu. Conhecia o piloto do F-84 e ouvira-o contar sua história com todos os detalhes. Não direi que o capitão era um crente, mas estava interessado. “Nunca dei muita atenção a essas observações anteriormente — declarou — mas conheço bem o piloto. Não é um louco. Que acha que êle viu?”

Não posso saber o que viu. Talvez não tenha êle viajado tanto quanto disse; se não viajou, o que viu foi o rastro de fumaça de um meteoro. Entretanto, se êle realmente cobriu 130 quilômetros durante a caça, eu poderia dizer que observou um UFO — um UFO real. E julgo difícil acreditar que os pilotos não sabem o que estão fazendo.

No verão de 1953, os relatórios caíram consideravelmente. Durante maio, junho e julho de 1952, tínhamos recebido 637 bons relatos. Durante os mesmos meses de 1953, recebemos somente setenta e seis. Esperávamos que o mês mágico de julho chegasse porque em todos os meses de julho havia um súbito e inexplicável aumento máximo nas observações; queríamos saber se isto iria suceder novamente. Não aconteceu. Apenas recebemos vinte e um relatórios, o que tornou julho o mês mais fraco do ano. Mas êsse trouxe novos acontecimentos.

O Projeto Blue Book recebeu novo impulso quando ocorreu uma mudança não divulgada mas altamente importante: um outro órgão de Inteligência começou a incumbir-se de tôdas as investigações de campo.

Desde que eu havia retornado ao Projeto, as ordens eram para desenvolvê-lo, aumentar o pessoal e executar o que o conselho havia recomendado. Porém, sempre eu solicitava mais auxiliares, tudo quanto obtinha era um polido “Sinto muito”. Assim, decidi pelo melhor, ou seja tentar

conseguir a assistência de alguma organização já existente que pudesse e desejasse nos ajudar. Um dia, enquanto prestava esclarecimentos ao General Burgess, Diretor de Inteligência do CDA, expus-lhe as minhas dificuldades, e êle me falou a respeito de sua Esquadrilha 4.602 de Inteligência Aérea, uma unidade especializada em Inteligência e recentemente criada. Talvez essa unidade pudesse me auxiliar. Êle veria o que poderia fazer.

Tôdas as promessas militares para a consecução de algum trabalho têm quase sempre um fator modêlo de tempo. "Apressarei isso" — significa nada acontecer pelos menos dentro de duas semanas. "Farei isso imediatamente" — quer dizer de um mês a seis semanas. Uma resposta mais ou menos "Verei o que posso fazer" — implica em redigir um memorando explicando aquilo que a pessoa iria ver se poderia arranjar, fechá-lo hermêticamente numa cápsula preservadora, de maneira que, quando a resposta chegasse através da futura geração, ficar-se-ia sabendo como tudo teve início. Mas eu havia subestimado a eficiência do Comando da Defesa Aérea. Dentro de duas semanas, o General Burgess tinha chamado o General Garland, discutido com êle o problema, e fui mandado para Colorado Springs para estabelecer um programa com o Coronel White da 4.602.

A função primordial da Esquadrilha 4.602 era interrogar aviadores inimigos capturados em tempo de guerra; em tempo de paz tudo quanto poderia fazer era participar de problemas simulados. Investigar relatórios de UFOs suplementaria tais problemas e propiciaria um fator de realismo de grande valor para seu treinamento. A 4.602 possuía equipes de campo disseminadas por todo o país, e estas equipes podiam locomover-se para todos os lugares em aviões, helicópteros, canoas, jipes ou esquis com aviso de um minuto de antecedência. Já haviam estabelecido contacto operacional com patrulhas rodoviárias, delegacias de polícia e outros militares de suas áreas, de maneira que se achavam em excelente posição para coletar fatos sôbre observações de UFOs. Cada membro dessas equipes havia sido especialmente escolhido e treinado na arte de interrogar, e cada equipe tinha um técnico especializado. Não poderíamos ter obtido melhor aliado.

Uma vez mais o Projeto Blue Book voltou a funcionar. Até que a papelada fôsse despachada, nosso plano estipulava

que ao chegar um relatório de UFO digno de investigação, chamaríamos a 4.602 para colocar uma equipe em função imediatamente. Ela faria uma investigação completa e nos enviaria um relatório. Se a resposta fôsse "Desconhecido", estudaríamos os detalhes da observação e, com o auxílio do Projeto Bear, tentariamos encontrar a solução.

Algumas semanas depois do estabelecimento final dos planos com a 4.602, eu novamente disse adeus ao Projeto Blue Book. Em cerimônia simples no tombadilho de proa de um dos discos voadores que eu freqüentemente era acusado de ter capturado, ante uma formação de hominídeos verdes com um metro de altura que eu com a mesma freqüência era acusado de estar aprisionando, passei meu comando ao Soldado do Ar de Primeira Classe Max Futch, e parti para a vida civil com os papéis da baixa em minhas mãos (23).

Os UFOs deveriam saber de minha partida porque no dia em que descobri que oficiais da minha especialidade — Inteligência técnica — não figuravam mais na lista crítica e que eu poderia em breve retirar-me do serviço ativo, deram um verdadeiro espetáculo, e êste é ainda o melhor relatório dos arquivos da Fôrça Aérea.

Meu primeiro contacto com a observação foi às duas horas da manhã do dia 13 de agosto de 1953, quando Max Futch me telefonou do ATIC. Minutos antes havia chegado um telegrama com prioridade logo abaixo da reservada para comunicar um ataque contra os Estados Unidos. Max recebera um telefonema do oficial de dia para examinar relatórios e julgou que eu deveria vê-lo também. Eu hesitava em vestir-me e seguir para a base, e perguntei então a êle o que pensava do relato. Sua resposta clássica ficará na história dos UFOs. Disse com seu vagaroso, arrastado e puro sotaque da Luisiana: "Capitão, o senhor sabe que durante um ano venho lendo cada um dos relatórios sôbre discos voadores que chegam e que nunca na realidade acreditei nessas coisas". Depois, hesitou e acrescentou tão rapidamente que eu quase não conseguia compreendê-lo: "Mas o senhor deveria ler *êste* telegrama". A rapidez com que êle proferiu a última frase foi suficiente para que eu me convencesse. Quando Max fala depressa, tratava-se de algo importante.

Meia hora mais tarde eu chegava ao ATIC exatamente a tempo para atender um chamado telefônico do Pentágono. Alguém mais fôra acordado para ler o telegrama.

Apanhei as ordens de emergência que sempre conservava em minha mesa de trabalho e tomei o primeiro avião de carreira partindo de Dayton para Rapid City, Dakota do Sul. Não chamei a 4.502 porque desejava investigar pessoalmente êste caso. Conversei com tôdas as pessoas envolvidas e juntei as peças de uma história surpreendente.

Pouco depois do escurecer da noite de 12, a estação de radar do Comando da Defesa Aérea da Base Ellsworth, a leste de Rapid City, recebera um chamado do centro de filtragem do Corpo de Observações Terrestre local. Uma senhora da equipe de observação em Black Hawk, cêrca de 16 quilômetros a oeste de Ellsworth, havia observado uma luz extremamente brilhante, baixa no horizonte, longe a nordeste. O radar estava a funcionar na área oeste, auxiliando um jato em treinamento de patrulha, mas ao receber a comunicação mudou a pesquisa para o quadrante nordeste. Lá estava o alvo exatamente onde a senhora localizara a luz. O oficial comissionado em serviço de contrôle naquela noite disse-me que havia estudado o alvo por vários minutos. Sabia de que maneira as condições atmosféricas podem afetar o radar, mas êste alvo era “bem definido, sólido e brilhante”. Parecia mover-se, mas muito vagarosamente. Solicitou a determinação da altitude, e o encarregado do radar verificou sua tela; também acusava um alvo a 5.300 metros.

O oficial apanhou o telefone e pediu ao centro de filtragem que o pusesse em contacto com a observadora. Assim foi feito, e ambos compararam notas sôbre a posição do UFO por alguns minutos. Mas bem no meio de uma frase a observadora exclamou com agitação: “Começou a movimentar-se; está seguindo para sudoeste em direção a Rapid”.

O controlador olhou para a tela e comprovou a afirmação. Ordenou imediatamente que dois de seus homens corresse para fora e observassem visualmente o UFO. Em um ou dois segundos, um dêles gritou que ambos podiam ver uma grande luz branco-azulada a mover-se em direção a Rapid City. O controlador olhou para o vídeo, e novamente verificou ser exata a afirmação. Enquanto os três grupos observavam a luz e mantinham conversação permanente

sôbre o que viam, o UFO descreveu um rápido círculo sôbre a cidade e retornou ao seu ponto original.

Um sargento, testemunha ocular dos acontecimentos, disse-me que em todos os seus anos de serviço — operações de radar nos combates da Europa e da Coréia — jamais ficara tão impressionado como desta vez. Quando o oficial lhe ordenou em altos brados que fizesse qualquer coisa, êle ficou como que estupidificado: “Afiml, que poderíamos fazer? *Êles* são muito maiores do que nós...”

O oficial, contudo, fêz alguma coisa. Chamou o piloto do F-84 em patrulha a oeste da base e disse-lhe que ficasse atento para uma interceptação. Orientou-se e o avião descreveu uma volta pelo sul da base; após, deu-lhe a correção de curso que o levaria direto à luz, que ainda permanecia a 5.300 metros. A êsse tempo, o piloto já havia avistado o objeto. Fêz uma curva, e quando se aproximou a 4 quilômetros do alvo, êste começou a mover-se. O controlador, a observadora e o piloto, todos a um só tempo, viram o início do movimento. Não havia dúvida de que estavam observando o mesmo objeto.

Logo depois, o UFO adquiriu velocidade rapidamente e começou a subir em direção norte mas o F-84 estava em sua cauda. O piloto notou que a luz ia-se tornando mais brilhante e comunicou o fato ao controlador. Sua resposta, porém, era sempre a mesma: “Recebido, podemos ver isso no radar”.

Ocorria, entretanto, um limite para a maior proximidade do jato ao objeto. O controlador disse-me que era como se o UFO possuísse alguma espécie de radar automático ligado à sua fonte propulsora. Quando o avião se aproximava muito, o UFO automaticamente ganhava velocidade e se afastava. A distância de separação permanecia inalterável a quatro quilômetros.

A caça continuou para o norte, além das luzes de Rapid City e da base, dentro de uma noite escura.

Quando o UFO e o F-84 chegaram a 190 quilômetros para o norte, o piloto verificou seu combustível; era tempo de regressar. Na ocasião em que o entrevistei, confessou ter ficado satisfeito por estar com os tanques quase vazios, eis que voar sôbre uma região extremamente desolada e só

com um objeto desconhecido no espaço pode causar alguma preocupação.

Tanto o UFO como o F-84 tinham saído da tela do radar, mas em poucos minutos o jato estava de volta, seguido a 15 ou 25 quilômetros pelo UFO. Enquanto ambos se dirigiam para a base — o F-84 estava planejando aterrizar — o controlador recebeu um chamado da esquadilha de jatos interceptadores. Os pilotos de alerta na esquadilha ouviram as conversações através do rádio e não acreditavam no que acontecia. “Quem é que está louco por aí?” — era o que perguntavam pelo telefone ao pessoal do radar. Havia um F-84 na cabeceira da pista pronto para decolar, e um dos pilotos, veterano da II Guerra Mundial e da Guerra da Coréia, desejava subir e ver um disco voador. O controlador respondeu: “Está bem. Pode ir”.

Em um minuto ou dois, o F-84 havia decolado e o controlador orientava-o em direção à luz. O piloto viu-a imediatamente e se aproximou. De novo começou ela a subir e afastar-se, desta vez mais para o nordeste. O jato seguiu-a na trajetória, mas pouco depois o objeto, que a princípio estava a 30 graus sobre sua linha de visão horizontal, porém a história dessas caçadas aéreas repetiu-se, isto é, logo que o F-84 chegava a 4 quilômetros de distância, o UFO arrancava velozmente e se mantinha à frente.

Embora o piloto pudesse vê-lo e ouvir o controlador terreste dizer-lhe que estava sobre ele, alternadamente avançando ou ficando para trás, ainda assim não podia acreditar; devia haver alguma explicação simples. Desligou tôdas as suas luzes, mas não se tratava de reflexo das mesmas, pois lá estava o UFO. Talvez fôsse um reflexo das luzes terrestres. Rolou seu avião, e a posição da “luz” não se modificou. Seria uma estrêla?... Notou três estrêlas brilhantes perto do objeto luminoso e as observou cuidadosamente. O UFO movia-se em relação a elas. Bem — pensou consigo mesmo — se se tratar de um objeto real, meu radar o apanhará; ligou o radar para alcance de suas armas. Em poucos segundos a luz vermelha da mira acendeu — algo sólido e real estava à sua frente. Então assustou-se. Quando conversamos, admitiu prontamente que ficara atemorizado. Lembra-se de seus encontros aéreos com MI-109, FW-190 e ME-262 sobre a Alemanha e MIG-15 sobre a Coréia, mas a grande e brilhante luz branco-azulada tinha-o assustado.

Assim, quando desta caçada, perguntou ao controlador terrestre se podia interromper a interceptação.

Desta vez a luz não voltou.

Quando o UFO desapareceu do vídeo do radar, seguia em direção a Fargo, North Dakota. O controlador chamou o centro de filtragem de Fargo: "Tinham êles algum comunicado sôbre luzes não identificadas?" Não tinham.

Poucos minutos depois telefonaram. Postos de observação na linha sudoeste-nordeste a alguns quilômetros de Fargo avistaram uma luz brilhante, branco-azulada, que se movia rapidamente.

Era um desconhecido — o melhor.

A observação foi completamente investigada, e eu poderia dedicar páginas com minúcias sôbre a maneira como pesquisamos todos os ângulos do incidente; será suficiente, contudo, dizer que em cada ângulo de análise nada foi encontrado. Nada senão um grande ponto de interrogação.

Ao deixar o Projeto Blue Book e a Fôrça Aérea, cortei tôdas as minhas relações oficiais com os UFOs. Mas UFO é como álcool; sempre voltamos a êle. Pessoas que encontro, pessoas no trabalho e amigos de amigos, continuamente me perguntam sôbre o assunto. Nos últimos meses, o gerente de circulação de um dos grandes jornais de Los Angeles, um dos mais altos cientistas da Douglas Aircraft Company, um homem que está dirigindo a futura construção do super-secreto teleguiado intercontinental Atlas, uma estrêla de cinema e um perito alemão de foguetes, todos têm me convidado para reuniões de palestras sôbre UFOs. Algumas dessas pessoas já tinham visto um.

Durante os últimos dois anos, tenho estado a par da atividade dos UFOs e do Projeto Blue Book através de amigos que ainda trabalham em Inteligência. Antes que Max Futch saísse da Fôrça Aérea e regressasse à Faculdade de Direito, êle me escrevia com freqüência, e parte de suas cartas eram sempre devotadas às últimas notícias sôbre a matéria.

Por outro lado, eu fazia freqüentes visitas ao ATIC em meus negócios, e sempre parava para ver o Capitão Charles Hardin, que é o atual encarregado do Projeto Blue Book, para saber das novidades. Sempre que vou ao ATIC levo comigo os atestados apropriados de segurança, de maneira

que estou seguro de ter sempre obtido respostas certas às minhas perguntas.

Desde que deixei o ATIC, os UFOs não desapareceram, permanecendo o interesse. Os jornais não têm publicado muito em virtude da presente política de silêncio da Força Aérea, mas os UFOs continuam. E o interesse é ainda o mesmo; atesta-o o fato de que em fins de 1953, o livro de Donald Keyhoe, *Flying Saucer from Outer Space* imediatamente apareceu nas listas de *best-sellers*. Baseou-se o livro em alguns dos nossos melhores relatórios liberados para a imprensa. Dizer que o mesmo representa fatos depende da maneira como se use a expressão. Detalhes específicos de observações, cujo crédito êle concede à Força Aérea, representam fatos, mas em suas interpretações dos incidentes o autor lança-se ao "selvagem azul do além".

Durante os últimos dois anos, o grosso da atividade dos UFOs tem ocorrido na Europa. Eu poderia acrescentar que jamais vi quaisquer relatórios oficiais recentes ou estudos de UFOs procedentes de outros países; tôda a minha informação sôbre a Onda Européia veio de amigos. Mas quando êstes amigos funcionam nos ramos de Inteligência da Força Aérea dos Estados Unidos, da RAF e da Real Força Aérea Holandesa, os dados podem ser considerados pelo menos bons.

A Onda Européia teve início no verão de 1953 quando as observações começaram a aumentar na Inglaterra e na França. Habitado à qualidade, estas observações não me pareceram muito boas. Mas depois, como algumas que ocorreram nos Estados Unidos durante a Grande Onda de 1952, certas observações provocaram impacto. Chegaram relatórios procedentes de amigos pessoais de altas patentes das Forças Aéreas da Inglaterra e da França. Mesmo algumas destas altas patentes fizeram observações. Os cantos da bôca começaram a inclinar-se para baixo...

Em setembro, várias estações de radar na região de Londres captaram alvos não identificados riscando sôbre a cidade a altitudes que variavam de 15 a 23.000 metros. As equipes que viam os alvos diziam não se tratar de falsos alvos atmosféricos, e algumas dessas equipes eram do tempo da cruenta Batalha da Inglaterra. Conheciam o radar.

Em outubro, a tripulação de um avião de carreira da British European Airways informou que um “estranho objeto aéreo” tinha feito passagens contra sua aeronave durante trinta minutos. Depois, em 3 de novembro, às 14,30 horas, o radar na região de Londres novamente captou alvos. Desta vez, dois Vampire a jato decolaram e os pilotos viram um “estranho objeto aéreo”. Os homens da estação de radar viram-no também; através do telescópio, o objeto parecia uma “bola de tênis branca e achatada”.

A onda continuou até 1954. Em janeiro, as pessoas que oficialmente seguem a trilha dos UFOs, ergueram as sobran-celhas quando chegou o relatório de dois pilotos de uma linha aérea sueca. Os pilotos haviam feito uma boa observação antes que o UFO penetrasse em camada de nuvens. Parecia um disco provido de uma saliência no meio.

Durante a primavera, os relatórios afluíram de todos os países da Europa. Alguns eram maus, outros bons.

Em 3 de julho de 1954, às 8:15 horas, o comandante, oficiais e 463 passageiros de um transatlântico holandês observaram um objeto em forma de disco, “esverdeado”, do tamanho da metade da lua cheia, cruzar o céu e desaparecer entre nuvens altas.

Havia um caso completamente documentado de uma “aterragem” durante a onda. Em 25 de agosto, duas jovens em Mosjoen, Noruega, alcançaram o noticiário dos principais jornais do mundo ao encontrar o “tripulante de um disco”. Declararam que estavam colhendo frutas silvestres quando, súbitamente, um homem moreno, com cabelos longos e caídos, saiu de trás de alguns arbustos. Era cordial; avançou para as môças e começou a falar rapidamente. Elas falavam inglês, mas não compreendiam o que dizia aquêle homem. A princípio assustaram-se, mas o sorriso do forasteiro logo as tranqüilizou. O estranho piloto exibiu algumas fotografias de discos voadores e apontou para o céu. Naturalmente, êle queria demonstrar “alguma coisa” — declarou uma das môças.

Dias mais tarde, descobriu-se que o homem do “espaço” era o piloto de um helicóptero perdido da USAF, que voava com as forças da OTAN na Noruega.

Como sempre tenho dito: “É preciso vigiar êsses pilotos da Fôrça Aérea especialmente os cabeludos de Brooklyn” (24).

As observações passaram para a Itália, onde milhares de pessoas em Roma viram, durante quarenta minutos, um estranho objeto em forma de charuto sôbre a cidade. Os jornais diziam que o radar da Fôrça Aérea Italiana captara o UFO em seus vídeos, mas tanto quanto pude saber, a notícia jamais foi oficialmente reconhecida.

Em dezembro, muitos jornais estamparam a fotografia de dois UFOs que apareceram sôbre Taormina, na Sicília. A figura mostrava três homens de pé sôbre uma ponte, com um quarto a correr com uma camâra. Todos observaram atentamente dois objetos discoidais. A fotografia parecia boa, mas havia uma falha, os homens não estavam olhando os UFOs; olhavam para a direita dos objetos. Estou inclinado a pensar com o Capitão Hardin do Blue Book — o fotógrafo errou na sua dupla exposição (25).

As observações espalharam-se pelo sul da Europa, e no final de outubro o govêrno iugoslavo manifestou interêsse oficial. Os jornais de Belgrado diziam que um “inquérito” ia ser iniciado, visto que as observações provinham de “operadores de tôrres de contrôle, estações meteorológicas e centenas de fazendeiros”. Mas a parte importante da declaração consistia em que “Cientistas de observatórios astronômicos têm observado êstes estranhos objetos com seus próprios olhos”.

No decurso de 1954 e parte de 1955, meus amigos na Europa tentaram manter-me informado sôbre as melhores observações, o que logo passou a ser quase trabalho a tempo integral. Pilotos de linhas aéreas os viam, o radar os captava, pilotos militares lhes davam caça. A imprensa tomou partido, e a controvérsia, que constituía uma mania nos Estados Unidos desde 1947, floresceu em tôda a sua confusão.

Um ex-comandante-chefe da RAF, Marechal Lorde Dowding, tornou-se apologista dos UFOs. O Chefe do Estado-Maior das Fôrças Aéreas da Holanda declarou que os discos não podiam existir. Herman Oberth, o pai dos foguetes alemães, afirmou que os UFOs eram definitivamente veículos interplanetários (26).

Na Bélgica, um senador exigiu do Secretário da Defesa uma resposta. Êste duvidou da existência dos discos e respondeu que os militares não estavam oficialmente interes-

sados. Na França, um membro do Parlamento recebeu resposta diferente — os militares franceses estavam interessados. O Estado-Maior havia formado uma comissão para estudar os relatórios de UFOs.

Na Itália, Clare Boothe Luce, Embaixadora Americana na Itália, declarou ter visto um UFO e não ter idéia do que aquilo pudesse ser.

Em meio caminho ao redor do mundo, na Austrália, os UFOs também estavam ativos. No Aeroporto de Canberra, o piloto de um Hawker Sea Fury da RAAF e uma estação de radar reuniram-se para somar dados e apresentar um excelente relatório radar-visual.

No princípio de 1955, a onda começou a diminuir tão rapidamente quanto tinha iniciado, mas deixou suas marcas — inúmeros crentes. Até mesmo a altamente respeitada revista inglesa de aviação, *Aeroplane*, tinha algo a dizer. Um dos leitores, observou friamente o panorama geral dos UFOs e concluiu: “Realmente, amigos; não sei...”

Provavelmente, a parte mais singular de toda a Onda Européia era o fato de que os países da Cortina de Ferro também possuíam sua própria onda particular. As primeiras indicações chegaram em outubro de 1954, quando os jornais da Rumânia culpavam os Estados Unidos por envidar esforços no sentido de induzir “uma psicose de discos voadores” em seu país. No mês seguinte, o Governo húngaro colocou um “perito” diante de um microfone para explicar ao povo que os UFOs na realidade não existem, porque “todas as observações originavam-se dos países burgueses, onde foram inventados pelos capitalistas que fazem guerras, visando desviar a atenção pública de suas dificuldades econômicas”.

A seguir, a Rússia fez eco no mesmo tom, quando o Exército Soviético, por seu jornal *Estrêla Vermelha*, denunciou os discos — naturalmente — com propaganda capitalista.

Em 1955, os UFOs continuavam naquela área. Na véspera da importantíssima celebração do Dia Primeiro de Maio, quando o rádio e a TV estavam, como sempre, repletos de programas que enalteciam às glórias da Mãe Rússia, a fim de estabelecer o ânimo próprio dos camponeses para o dia seguinte, um membro da Academia de Ciências dos Sovietes

foi obrigado a falar pelo rádio para acalmar os temores do povo. Desta vez, Wall Street e Dulles não foram mencionados — os UFOs simplesmente não existiam.

Era interessante notar que, durante toda a Onda da Cortina de Ferro, nem uma observação ou comentário lisonjeiro sobre os UFOs foi feito pelo rádio ou pelos jornais; não obstante, a onda continuava. Naturalmente, os relatos eram feitos e passados verbalmente. Este fato parece negar a teoria de que, se os repórteres de jornais e locutores abandonassem os UFOs, estes desapareceriam. Evidentemente, o povo da Rússia estava vendo algo nos céus.

Enquanto prosseguia a Onda Européia, os UFOs não negligenciavam suas aparições sobre os Estados Unidos. Os relatórios que iam ter ao Projeto Blue Book mostravam-se abaixo da média, mas haviam observações. Indubitavelmente, muitas seriam classificadas como boas, porém a melhor partiu de uma tripulação de um B-29 de reconhecimento de fotografia, que encontrou um UFO quase sobre Dayton.

Cerca das 11:00 horas de 24 de maio de 1954, um RB-29 equipado com algumas novas câmaras aéreas decolou do Campo Wright, um dos dois que formam a Base Wright-Patterson, rumando para o campo de testes fotográficos em Indiana. Exatamente ao meio-dia, o avião estava a 5.300 metros, voando para oeste, aproximadamente a 24 quilômetros a noroeste de Dayton. Um major e um oficial de fotografia estavam no assento do nariz do RB-29. Todas as miras de metralhadoras e de bombardeio haviam sido removidas, de sorte que era como sentar-se ante uma grande janela. O major usufruía a ampla vista. Estava inclinado para frente, olhando para baixo, quando viu um objeto circular, extremamente brilhante embaixo e pouco atrás do avião. Era tão brilhante que parecia ter um polimento de espelho. Não lhe era possível dizer quanto mais abaixo o objeto se achava, mas sentia-se seguro de que não estaria a mais de 1.800 metros acima do solo, e que se movia tão ou mais rapidamente do que o B-29. Levou apenas seis segundos para cruzar um trecho de terreno, significando que se deslocava a cerca de 1.000 quilômetros por hora.

O major despertou a atenção da tripulação para o fato, mas nem o piloto nem o co-piloto podiam ver o UFO porque este agora se achava sob o B-29. Estava para dizer ao ma-

jor que êle estava louco, quando um dos vigias numa cúpula traseira chamou; êle e um companheiro viram o UFO. Sendo um avião para colher fotografias, o RB-29 estava equipado com máquinas fotográficas carregadas; assim, lógico seria fixar instantâneos do UFO, mas durante a observação de um desses estranhos objetos, a lógica muitas vêzes não ocorre. Neste caso, todavia não aconteceu assim. O major inclinou-se, premiu o botão do intervalômetro e a grande câmara vertical na secção traseira do avião bateu uma chapa antes que o UFO desaparecesse.

A fotografia revelou um foco de luz, de forma circular, exatamente como o major havia descrito o UFO para a tri-pulação. Não mostrava detalhes porque o objeto era muito brilhante; o negativo estava com excesso de exposição. A forma circular também não era nítida; suas bordas eram pouco definidas, mas isto poderia ter sido ocasionado por dois motivos; seu extremo brilho ou o fato de estar alto, perto do RB-29 e fora de foco. Não havia maneira exata de calcular sua altura, mas se estivesse a 1.800 metros, conforme estimativa do major, teria 42 metros de diâmetro.

Trabalhando em conjunto com o pessoal do laboratório fotográfico de Wright-Patterson, o Capitão Hardin, do Projeto Blue Book, levou a efeito uma das mais completas investigações na história dos UFOs. Foram verificados os vôos de aeronaves, refotografada a área de alta e baixa altitude, a fim de ver se poderia ser descoberta alguma coisa no solo que refletisse luz, e, finalmente, uma pesquisa minuciosa na região. Nada foi encontrado que pudesse explicar o globo de luz, e o incidente passou a figurar como “Desconhecido.”

Como em tôdas as boas observações de “Desconhecidos”, há tantas opiniões no tocante ao que poderia ser o globo de luz, quantas são as pessoas que viram as fotografias. “Alguma espécie de fenômeno luminoso” é a opinião freqüente daqueles que não acreditam nos UFOs. Estas pessoas salientam o fato de que não havendo projeção de uma sombra circular no chão, não há nada “sólido”. Mas quem pensar um pouco mais, poderá demonstrar que, se o objeto — se é que era um objeto — estava acima de 1.200 metros, a sombra seria localizada fora da fotografia. E com isto seria o olhar embaraçado dos que teorizavam o fenômeno luminoso.

Com a observação do RB-29, a fotografia e os demais relatórios recebidos pelo Projeto Blue Book, além de todos os que vieram da Onda Européia, a grande pergunta pairava no ar: Que foi que a atividade dos UFOs nos últimos dois anos nos trouxe? Houve algum outro acontecimento importante?

Chegaram as comunicações de algumas boas observações, mas a Força Aérea está sentada sobre elas. Durante 1954, foram recebidos cerca de 450 relatórios; julho foi novamente o mês de maior frequência. No primeiro semestre de 1955, foram recebidos 189, mas posso assegurar que estes nada mais acrescentaram no que se refere a provas. A qualidade das observações melhorou, não obstante continuarem apenas as mesmas provas circunstanciais que apresentamos ao conselho de cientistas no princípio de 1953. Não tem havido relatórios nos quais a velocidade e a altura de um UFO tenham sido medidas, não tem havido fotografias dignas de crédito que mostrem quaisquer detalhes e não tem havido materiais para análise. Ainda não há prova real.

Por essa razão, a declaração pública feita em 1952 ainda é válida: "A possibilidade de existência de máquinas interplanetárias jamais foi negada pela Força Aérea, mas as observações de UFOs não oferecem absolutamente prova autêntica de que tais aparelhos espaciais interplanetários existem".

A respeito de UFOs, o que falta em provas é sempre substituído por opiniões. A fim de obter uma opinião autorizada, escrevi a um amigo, Frederick C. Durant. O Sr. Durant, presentemente diretor de uma estação experimental de um grande arsenal do Exército, foi também presidente da American Rocket Society e da Federação Astronáutica Internacional. Para os que não têm conhecimento mais profundo dessas organizações, é conveniente informar que a American Rocket Society é uma organização estabelecida para promover o interesse e o desenvolvimento da pesquisa ao vôo espacial e inclui como membros praticamente todos os cientistas proeminentes e engenheiros nos campos profissionais aliados à aeronáutica. A Federação Astronáutica Internacional é uma federação mundial de tais sociedades.

O Sr. Durant passou muito tempo a estudar os relatórios de UFOs nos arquivos do Projeto Blue Book, bem como passou muitas horas a discuti-los com cientistas de todo o

globo — cientistas que fazem pesquisas e formulam planos para o vôo espacial. Perguntei-lhe o que ouvira sôbre os UFOs durante os muitos anos passados e o que pensava a êsse respeito. Eis a sua resposta:

No verão passado, no Congresso Anual da Federação Astronáutica Internacional reunida em Innsbruck, bem como nos congressos anteriores (Zurique, 1953; Sututtgart, 1952; e Londres, 1951), nenhum dos delegados representando sociedades diversas do ramo de estudos demonstrou sentimentos definidos a respeito de discos voadores. Sua atitude foi essencialmente a mesma dos membros profissionais da American Rocket Society neste país. Em outras palavras, parece não haver aficionados de discos voadores na hierarquia dessas sociedades.

Ainda acompanho o assunto dos UFOs, principalmente por me solicitarem comentários sob os aspectos do vôo interplanetário. Minha opinião pessoal não mudou nos últimos quatro anos, embora eu continue a manter uma atenção objetiva.

Há outros muitos cientistas proeminentes do globo com os quais mantive contacto durante o tempo em que fui chefe do Projeto Blue Book. Estou certo de que dariam resposta autêntica, ou seja, não encontraram quaisquer provas, mas continuam a manter a mesma atenção objetiva. Há inúmeros pontos de interrogação espalhados pelos relatórios para assim mantê-los.

Sei que há cientistas no mundo que, não tendo estudado os arquivos de UFOs da Fôrça Aérea, limitariam seus comentários a uma gargalhada seguida por um “Não pode ser”. Mas “Não pode ser” é uma expressão perigosa, quando menos seja, pelos exemplos que a história nos tem proporcionado.

Cem anos atrás, dois membros da Academia Francesa de Ciências perderam seus postos por defender a idéia de que “pedras caíam do céu”. Membros notáveis dessa Academia examinaram as pedras. “Não pode ser; pedras não caem do céu”. “São pedras comuns atingidas por raios”.

Hoje sabemos que as pedras caídas do céu eram meteoritos.

Meio século atrás, o Dr. Simon Newcomb, astrônomo mundialmente famoso e o primeiro da América desde Benja-

mim Franklin a participar do Instituto de França — o máximo na ciência mundial — disse: “não pode ser”. E prosseguiu na demonstração de que o vôo sem bôlsas de gás requeria a descoberta de um novo material ou de novas fôrças na natureza. Ao mesmo tempo, o Almirante George W. Melville, então Engenheiro-Chefe da Marinha dos Estados Unidos, declarou que as tentativas para a realização do vôo do mais pesado que o ar constituíam um absurdo.

Cêrca de dez anos passados, houve um outro “não pode ser”. O ex-Presidente Harry S. Truman, relembra no primeiro volume das *Memórias de Truman* o que o Almirante William D. Leahy, então Chefe do Estado-Maior para a Presidência, havia dito a respeito da bomba atômica. “Esta é a coisa mais tôla que jamais fizemos. A bomba nunca explodirá e digo isto como perito em explosivos”.

Pessoalmente, não acredito no lema “não pode ser”. Eu não me classificaria como um crente, justamente por ter visto muitos relatórios de UFOs de aparência inexplicável caírem por terra quando cuidadosamente investigados. Mas, a cada vez que começo a duvidar, lembro-me de outros relatórios, dos muitos enviados por pilotos experimentados, operadores de radar, cientistas e outras pessoas que sabem o que vêem. Êstes relatórios foram completamente analisados e ainda permanecem desconhecidos. De todos, as observações radar-visuais são as mais convincentes. Quando um radar terrestre capta um UFO e um observador de terra vê uma luz onde o radar indica estar o alvo localizado, ao mesmo tempo que um jato interceptador decola para dar-lhe caça, vendo também o piloto essa luz, bem como captando-a em seu radar de bordo, com a fuga do UFO à aproximação... bem, não há uma resposta simples, para tôda esta soma de fatos. Não temos na terra qualquer aeronave que possa tão facilmente distanciar-se dos nossos modernos tipos de avião a jato.

A Fôrça Aérea está ainda ativamente empenhada em investigar as observações de UFOs, embora durante os últimos seis meses haja fortes indicações de que se esboça um movimento para fazer voltar o Projeto Blue Book à política do antigo Projeto Grudge quanto à análise dos relatórios, isto é, eliminá-los pura e simplesmente. Mas, os bons relatórios não podem ser eliminados como soluções para pilotos fatigados que vêem balões ou estrêlas: “inexperientes” operadores

de radar, operadores com *apenas* quinze anos de prática a observar alvos nos vídeos, inclusive os ocasionados por inversões atmosféricas; ou “forma suave de histeria em massa causada por neurose de guerra”. Usar respostas como estas para explicar observações de UFOs é um método vantajoso para fazer baixar a zero a porcentagem de desconhecidos, mas não é mais válido do que virar os ponteiros de um relógio para a frente a fim de fazer o tempo passar mais depressa. Duas vêzes anteriormente, o enigma dos UFOs já fôra “resolvido”, ocasionando apenas o aumento de observações em quantidade e qualidade.

Eu não me aventuraria a profetizar quando terminarão as investigações sôbre UFOs, mas estou certo de que dentro de alguns anos teremos uma resposta com provas. O programa dos satélites terrestres, recentemente anunciado, o progresso nas pesquisas eletrônicas, a física nuclear, a astronomia e dezenas de outros ramos das ciências fornecerão dados que serão de grande utilidade para os investigadores do problema. Os métodos de investigação e análise de observações de UFOs melhoraram cem vêzes desde 1947 e continuam a ser melhorados pelo trabalho diligente do Capitão Charles Hardin, presentemente chefe do Projeto Blue Book, seus auxiliares e a Esquadilha 4.602 de Inteligência Aérea. Vagarosa mas seguramente, estas pessoas vão-se aproximando da solução — vão-se aproximando da prova.

Talvez a resposta final, provada, será de que todos os UFOs observados são decorrentes da falsa interpretação de objetos conhecidos. Ou talvez, os muitos pilotos, especialistas de radar, generais, industriais, cientistas e o homem comum das ruas que me disseram “Eu também não teria acreditado se não visse”, sabem o que estão dizendo. Talvez a terra esteja sendo visitada por naves espaciais interplanetárias.

Sòmente o tempo o dirá.

NOTAS

As notas ao presente volume, algumas de crítica, outras de esclarecimento, foram redigidas pelos tradutores por especial solicitação do Prof. Flávio A. Pereira, Presidente da COMISSÃO BRASILEIRA DE PESQUISA CONFIDENCIAL SOBRE OBJETOS AÉREOS NÃO IDENTIFICADOS, à qual pertencem como Membros-fundadores.

(1) Já houve os que disseram que Ruppelt escreveu este livro a sôldo da Força Aérea Americana. Entretanto, ele não vacila em criticar, por vèzes acerbamente, essa mesma Força Aérea. É duro e não raro irônico. Como, então, escreveria um livro encomendado e pago por um órgão oficial ao qual critica?

De duas uma: ou Ruppelt não escreveu seu livro a sôldo da Força Aérea, ou o escreveu. Na primeira hipótese, percebe-se que ele trata a matéria com severidade, tentando, inútilmente, uma solução. Na segunda, seria de cogitar-se que mesmo suas críticas foram previamente aceitas por aquêle órgão oficial, a fim de dar ao livro um caráter de *independência*... e despistamento.

Trata-se de um A. sibilino, sutil, e se faz necessário a cada passo penetrar seu real pensamento, que se oculta em boa armadura de palavras camufladas.

Este livro ora dá uma esperança, ora dissolve tudo num ácido tão corrosivo como vitriolo.

(2) É estranho que o A. afirme ter o Comandante McLaughlin "recebido a sanção militar" para seu relato, pois, como se sabe, êsse competente oficial-cientista havia remetido sua informação à marinha, a qual o compelira ao silêncio. McLaughlin, porém, numa atitude de indisciplina, é verdade, mas típica de um homem de brio e *insubornável à mistificação*, enfrentando mesmo a possibilidade de um conselho de guerra, publicou-o à revelia na revista *True*, de ampla circulação nos EE. UU. A atitude de-sassombrada de McLaughlin, se não lhe valeu um julgamento (como levar a um tribunal militar um homem que dissera a Verdade, podendo provar seus argumentos com dados técnicos e testemunhas oculares?), por outro lado o alijou do campo de provas de White Sands, onde realizava proficientemente experimentos com teleguiados, sendo-lhe determinada função menor; ou comandar um destróier nos confins do Pacífico.

Punições como essa, por parte dos militares americanos, bem mostram a importância do problema, ao qual os governos simulam

desinterêsse, se bem que, secretamente, o investiguem de maneira contínua e dispendiosa.

(3) Eis uma nova passagem sibilina do A. Após dizer que a melhor explicação para o caso de Farmington seria a de que se tratava de reais, indiscutíveis, discos voadores, oferece, como hipótese, a possibilidade de um balão *skyhook* que se teria estilhaçado, passando os minúsculos pedaços de um saco plástico a constituir aquilo que os habitantes da cidade viram como UFOs.

Há uma intenção preconcebida de eliminar todos os casos que se apresentam como sendo objetos não identificados. Todos devem ser explicados, objetivando o A. com esta política — aliás, a da própria Força Aérea Americana — eliminar o problema dos discos.

Muitos leitores, preconcebidamente adversários da existência dos UFOs, irão encontrar neste livro a fundamentação que lhes faltava para tentar arrasar os discos voadores. Contudo, a farsa não poderia embair aqueles que sabem discernir a agudeza falsa de certas passagens.

(4) Cumpre informar que o então Cap. Edward J. Ruppelt estudava — como já havia declarado páginas atrás — o rápido avião russo Mig. Ruppelt não é um militar de carreira e estava apenas comissionado no posto de capitão da Força Aérea. É um civil, especialista em engenharia aeronáutica, ora exercendo suas atividades numa importante fábrica americana de aviões.

(5) Esta afirmação de Ruppelt devia ser meditada pelos pesquisadores civis americanos, os quais, de um modo geral, têm entendido os UFOs como problema apenas dos EE. UU. Desconhecem, quase sempre, a investigação nos demais países, algumas muito melhor organizadas que a desenvolvida por eles mesmos. Talvez julguem possuir prioridade na pesquisa em virtude de a primeira observação mais detalhada ter ocorrido em seu próprio país (a observação de Arnold a 24 de junho de 1947), quando o fenômeno tem ocorrido em tôdas as partes do mundo, e em certos casos com detalhes mais expressivos. Se o número de observações se mostra maior nos EE. UU., não quer isto dizer que os UFOs tenham eleito o território americano para um escrutínio mais completo. O que ocorre é estarem os EE. UU. melhor aparelhados para os detectar. Possuem situação vantajosa perante as demais nações em material e pessoal habilitado.

Deveriam, pois, os investigadores civis americanos meditar nas palavras do A.

A solução do enigma só poderá chegar a bom termo com a união de forças dos pesquisadores *não fardados* de todo o globo, eis que o sigilo oficial só tem perturbado as pesquisas, além de tumultuá-las.

Cientistas como Charles A. Maney, Frank A. Halstead, Hermann Oberth, apenas para citar alguns, deveriam ser imitados em seu apoio aos investigadores civis. Militares como o Major reformado Donald E. Keyhoe, o Cel. Adil de Oliveira e alguns outros, deverão ser apontados como exemplos de probidade e dignidade perante assunto de tal seriedade e transcendência.

(6) Necessário se torna esclarecer que a expressão "Project", projeto, tem sido utilizada neste livro em dois sentidos conforme a ocasião e a necessidade. "Project Grudge", por exemplo, significará um *projeto*, um *plano a executar* — Grudge é o título para identificá-lo (Project Sign, Project Blue Book etc., são outros tantos). Contudo, "Project" poderá, também, significar *comissão*, como no caso do "Projeto Bear", que poderá ser lido "Comissão Bear", isto é, um grupo de pessoas incumbidas de uma tarefa, sendo *Bear* o título para identificá-la de outras comissões de estudos. Os títulos, Sign, Blue Book, Bear etc., têm uma dupla significação no texto: como identificação e camuflagem do sigilo oficial perante o público e a imprensa. Finalmente, "Project Grudge", por exemplo, poderá ter um significado duplo também conforme o momento de ser empregado, isto é, poderá significar o *Plano Grudge*, se bem que concomitantemente, possa ser a *Comissão Grudge*, ou seja, aquêle grupo de pessoas encarregado de executá-lo.

(7) De qualquer modo, o radarista esclareceu tratar-se de um alvo nítido e brilhante. Inversões atmosféricas não produzem "blips" nítidos na tela do radar, e sim alvos irregulares como flocos de algodão. Não fôra êsse o caso do radar da base do Alasca. Se ao A. não foi possível conhecer as condições meteorológicas na ocasião, o simples fato de um "blip" nítido e brilhante já nos poderá assegurar que se tratava de um *objeto sólido* e não identificado. Em suma, um disco voador.

A conclusão do Cap. Roy James não invalida a realidade do UFO, eis que o radarista soube distinguir o "blip" nítido. O Capitão James não olhou a tela do radar no momento em que o alvo fôra captado (mesmo que o quisesse não poderia, eis que se achava a centenas de quilômetros distante do local), e conclusões de gabinete não satisfazem. Seria inconcebível imaginar que os órgãos militares colocassem radaristas incompetentes na maior estação de radar do mundo, pôsto avançado da segurança dos EE. UU., colado ao território soviético. É de se crer, pois, que o radarista do Alasca jamais poderia ter confundido um "blip" real com outro falso, originário de condições meteorológicas peculiares.

(8) Afirmação ousada do A. Se êle próprio, Cap. Edward J. Ruppelt, substituíra a expressão *disco voador*, pelo outra, hoje universalmente aceita, ou *objetos voadores não identificados*, como então dizer que também os discos voadores podem ser identificados, mercê do progresso da tecnologia moderna?

Até a presente data, neste instante em que o leitor lê êste livro, não houve progresso algum na identificação dos discos voadores, ou UFOs, como queiram. Ninguém sabe o que são, ou melhor, todos sabemos *o que não são*. O disco voador não é planeta, estrela, falso sol, miragem, reflexo, inversão atmosférica etc. (a lista é extensa). Já foram excluídos de todo e qualquer fenômeno meteorológico conhecido. E também não pode ser fenômeno atmosférico ainda desconhecido, eis que denota inteligência, o que exclui, ainda que remotamente, a possibilidade de ligar-se à meteorologia.

Daí, a ousadia do A. em afirmar que também os UFOs podem ser identificados. Poderão — acreditamos — mas se eles quiserem. Não atingimos ainda o avanço científico suficiente para duplicarmos as suas capacidades aerodinâmicas (ou espaçodinâmicas...).

(9) Num país como os EE. UU., cuja armada do ar é uma das maiores, se não a maior, do mundo, chega a ser irrisório que apenas doze aviões iriam fazer falta à sua defesa. Quanto a desarmá-los, seria de indagar-se se um jato de caça não possui enorme mobilidade mesmo com tôdas as suas armas (é com elas que combate). Perdeu, assim, a Fôrça Aérea Americana uma excelente oportunidade de aproximar-se da solução do problema através de fotografias tomadas no ar, em pleno vôo dos UFOs. Talvez fôsse possível melhor analisá-los, acaso o plano vetado se executasse.

Sem nenhum aparato, mas por obra da sorte, tivemos no Brasil uma boa fotografia de UFOs, tomada na área da Ilha da Trindade. Entretanto, foi necessário ampliá-la para que o objeto desconhecido surgisse realmente em sua forma. Que diríamos, então, de uma foto aérea tomada em pleno ar a cêrca, digamos, de 200 metros de um UFO, utilizando-se uma potente câmara especial? Talvez a estas horas, já podíamos ter uma perspectiva melhor do problema, não com fotos fabricadas por um Adamski qualquer, mas através de reproduções fidedignas, onde poderíamos concluir, sem sombra de dúvida, que os UFOs são *realmente* naves espaciais pilotadas ou teledirigidas, procedentes de outros orbes do Universo.

(10) Hoje, em 1959, sete anos e nove meses após a declaração do então Secretário do Ar dos EE. UU., não obstante continuar existindo, burocraticamente, o Projeto Blue Book, ainda permanece o enigma dos discos voadores na mesma posição de então. A Fôrça Aérea Americana não detém a verdade sôbre os UFOs, como alguns querem fazer crer. Tanto sabe quanto qualquer pesquisador civil bem informado.

Tôda a tecnologia moderna é nula para explicar o fenômeno, o que nos faz conjecturar que, para conhecer a verdade sôbre os discos, seria necessário outro sistema, ou mesmo *outra tecnologia*, a qual, entretanto, os nossos maiores cérebros científicos nem mesmo suspeitam qual poderia ser...

(11) Êste livro foi dado à publicidade em 1956. Em fins de 1958, publica o matemático e ufologista francês Aimé Michel (ufologista quer dizer especialista em UFOs), uma extraordinária obra intitulada "Mystérieux Objets Célestes", na qual estuda o possível levantamento efetuado pelos UFOs em todo o território da França em 1954. Criou Michel uma expressão nova para significar a técnica adotada pelos discos voadores nesse amplo e meticuloso levantamento aerofotogramétrico — *ortotenia*, que se traduz do grego para *estender em linha reta*. O livro de Michel tenta provar, com traçados no mapa da França, que houve um plano inteligente por parte desses misteriosos objetos no sentido

de levantar uma carta do território gaulês. A tese é fascinante, mas discutível segundo alguns.

Esta nota explicativa tem por fim chamar a atenção do leitor para as observações ocorridas nos EE. UU. em junho de 1952, vários anos antes que Michel tentasse a sua "orthoténie", com as primeiras investigações realizadas após 1954.

A seqüência de observações na obra de Ruppelt — hoje clássica no gênero — vem, de certo modo, reforçar a tese de Aimé Michel, estabelecida seis anos depois.

Assim, computando as observações de terra e ar, para aplicarmos a ortotenia ao caso relatado por Ruppelt, teremos três nítidas linhas retas traçadas por um UFO no Estado da Virginia em 15 de junho de 1952.

Vejam-se, pois, as linhas ortotênicas: às 15:40 sôbre Unionville; daí até Gordonsville, cêrca de 35 quilômetros, sendo nessa localidade observado às 16:20; após, segue a Richmond, cêrca de 80 quilômetros, onde é visto às 16:25; volta a Gordonsville, mais 80 quilômetros, sendo novamente observado às 16:43 e às 17:43; a seguir, desce numa extensa reta de 130 quilômetros, aproximadamente, de Gordonsville a Blackstone, e aí é avistado às 19:35 e 19:59, desaparecendo às 20:05 com a chegada dos jatos da Base de Langley.

— Este esquema supõe um único UFO, mais poderia tratar-se de vários dêsses objetos. Todavia — como quer Michel em sua tese — mesmo que se tratasse de UFOs diversos, a linha ortotênica fôra traçada no sentido de um levantamento eminentemente geométrico.

(12) Este fato demonstra, e o próprio A. o confessa, que o povo americano havia perdido a confiança na comissão investigadora da Força Aérea. A imprensa recebia numerosas comunicações vindas do público, mas os órgãos oficiais não.

Sabe-se que, anteriormente, do Projeto Grudge para trás até os primórdios da pesquisa oficial, o povo fornecia grande número de informações à Força Aérea. Esta, porém, sempre menosprezou o esforço público, informando capciosamente sôbre os resultados das análises, além de subestimar a capacidade de observação do homem comum.

O resultado aí está nas páginas dêste livro. Ninguém con fiou uma linha sequer ao todo-poderoso Projeto Blue Book, mas a imprensa não foi esquecida.

Há um velho ditado latino que deveria sempre ser meditado por quem quer que detenha alguma soma de poder ou conhecimentos: "Vox populi, vox Dei" — a voz do povo é a voz de Deus.

Um homem de instrução média para baixo pode enganar-se, dois também e até centenas poderão equivocar-se relativamente a fenômenos celestes, mas centenas de milhares e até milhões jamais se enganarão. Não se poderia falar em histeria coletiva, histeria em massa, porquanto não há uma *diretriz* para que essa histeria se produza, tratando-se, mais, de milhões vivendo em distintas partes do globo, sem mútuas interferências. Isto significa a nítida realidade, ou seja que o público, do americano ao

lapão, do siberiano ao sul-africano etc., detém uma sabedoria inata, capaz de intuir algo mais que os seus próprios conhecimentos rudimentares não permitiriam explicar. E UFO para o homem comum não se confunde com miragens, reflexos, falsos sóis etc., se bem que desconheça o que são esses fenômenos, como são produzidos, apenas sabendo que são eles naturais. Quando vê um falso sol, não sabe o que é aquilo, mas sabe que não é UFO porque um falso sol vem sendo visto desde os tempos de Noé, e UFO deslocando-se nos céus vem sendo visto apenas da II Grande Guerra até hoje. Nada sabe o homem das ruas de miragens e reflexos, mas uma miragem, por exemplo, já fôra vista por seus ancestrais de qualquer burgo antiquíssimo, e não podemos negar que a sabedoria popular acumula-se e parece adicionar sempre novos elementos no complexo psíquico das gerações que se sucedem.

Menosprezar a aparente ignorância do homem comum é menosprezar todo esse imenso acervo acumulado e que funciona como que automaticamente perante os acontecimentos da existência humana e da natureza.

A Fôrça Aérea Americana subestimou a palavra do público, e este virou-lhe as costas. Exceto o fator quantidade, um pesquisador civil de UFOs possui muito maior experiência e acumula maiores pontos de aproximação da solução do fenômeno do que os arrogantes órgãos oficiais de qualquer nação.

(13) Onde está a tão apregoada rigidez da segurança americana? Custa crer que objetos não identificados sobrevoando a Casa Branca e o Capitólio (áreas proibidas ao voo), o façam tranqüila e impunemente. A presença de jatos interceptadores foi solicitada com urgência pelos radaristas; entretanto, após três insistentes pedidos, e só pela manhã, apareceu um único avião que mal investigou a área, às pressas, logo regressando à base.

É possível imaginar-se o que seria se, ao invés de UFOs, os alvos fôssem na realidade teleguiados de uma outra potência... terrena!

E que interesse em saber acêrca daqueles estranhos alvos!... Um interesse tão grande, que se os UFOs não fôssem de boa paz, àquela manhã tudo ali estaria convertido em... notícia para futuros historiadores.

(14) Diz Ruppelt que "... o avião e o alvo se haviam fundido no vídeo..."

(15) ("... the targets of his airplane (do piloto comandante) and the UFO had *blended* on the radarscope...") Ora se o alvo desconhecido fôra um UFO, ou um balão, ou um outro avião, jamais os alvos poderiam ter-se fundido na tela do radar. Uma *fusão* significaria *colisão* fatal em pleno ar entre o caça interceptador e o UFO, ou qualquer outro suposto jato que voasse na área, ou ainda, pelo menos, um emaranhamento não menos perigoso entre o F-86 e o balão (também supostamente atribuído como o outro alvo). Contudo, nada disto aconteceu. De duas uma: ou se tratava de um *alvo falso* produzido por inversão atmosférica (e o A. não pesquisou esta possibilidade para o caso),

e portanto seria como se o avião interceptador se fundisse numa nuvem; ou, então, a alegada fusão se deveu simplesmente a desarranjo no aparelho de radar, como depois se positivou. Preferimos acreditar na segunda hipótese, prevalecendo a idéia de que um autêntico UFO estivera realmente na área. Fusão entre objetos sólidos no espaço (o F-86 com um UFO, ou com outro jato, ou com um balão), não deve ter ocorrido. A lógica mais primária assim o indica.

Fusão de dois "blips" sólidos poderia também significar a absorção de um objeto pelo outro, como no caso Moncla Jr., *verdadeiro rapto* de dois pilotos americanos por um enorme UFO. Caso que não se ajusta ao acima comentado.

(16) Em casos de contacto, o passado de um homem pouco importa quando se trata de colhêr provas materiais. O que afirmar — seja pessoa digna de fé, seja indivíduo sem qualificação moral — deve ser consubstanciado por evidências concretas.

No caso do escoteiro da Geórgia, seu passado invalida-se por certas provas irrefutáveis. Um contacto poderá se dar com um cientista de ilibada reputação ou com um indivíduo desclassificado. A supor-se que seres de outros orbes do espaço realmente estejam aterrando na Terra, jamais poderíamos pensar que fôssem, antecipadamente, averiguar a qualificação do homem com quem iriam entrar em contacto. Tais encontros devem acontecer casual e fortuitamente. Tripulantes de um UFO — a supor-se que existam — não iriam realizar consultas prévias em qualquer agência R. G. Dun sobre a pessoa com quem iriam encontrar.

O presente caso, não obstante os esforços do A. para destruí-lo, deve ser tomado com a mais absoluta seriedade, justamente porque há provas testemunhais (os meninos escoteiros que observaram à distância a queda da bola incandescente sobre a clareira), bem como PROVAS MATERIAIS (por exclusão: a ausência de indícios que poderiam incriminar o declarante, e por inclusão: as raízes queimadas no local onde estivera o chefe escoteiro, possivelmente por um calor de indução — como o próprio A. aventou).

As alegações de Desvergers — nome do chefe escoteiro, que Ruppelt omite, e as razões são óbvias... fuga a um eventual processo criminal por difamação — não foram refutadas pelo A. Tudo quanto declarou não pôde ser desmentido pelos investigadores oficiais.

E se realmente o incidente ocorreu, seria de conjeturar-se da não periculosidade dos UFOs, eis que Desvergers poderia ter sido morto, o que não sucedeu. Apenas uma advertência — conjetura-se de novo — à agressividade do chefe escoteiro usando seu facão de mato (arma desconhecida dos possíveis tripulantes do UFO) contra a *nave espacial*. Se periculosidade houvesse da parte dessa *nave*, então Desvergers não estaria vivo para contar sua história.

Exemplos: ninguém de maior reputação do que o Prof. João Freitas Guimarães, que alega ter viajado a bordo de um disco voador procedente de Vênus. Trata-se de um homem conceituado, de passado limpo, sócio do Instituto Histórico e Geográfico, membro de uma Academia de Letras, professor de Direito, advogado no

Forum de Santos etc. Pergunta-se: qual a prova MATERIAL, ou mesmo testemunhal, ou ainda circunstancial, que apresentou? Nenhuma. Como professor de Direito sabe que o *ônus da prova cabe a quem alega*. Caso eliminado, pois. E Desvergers? Expulso do Corpo de Fuzileiros Navais dos EE. UU., acusado de roubo etc. Contudo, quais as provas que consubstanciam suas declarações? *Físicas*: não iria queimar-se a si mesmo; *materiais*: as raízes queimadas; *circunstanciais* e *testemunhais*: as vistorias no local e a observação dos meninos escoteiros.

Eis dois exemplos próprios à meditação.

(17) Os investigadores civis, além da pesquisa objetiva dos fatos, têm por hábito analisar as reações dos observadores de UFOs, sejam eles pró ou contra. Interessante, por outro lado, é analisar a reação de pessoas que nunca viram o fenômeno e o discutem. É trabalho para o psicólogo, mas o investigador civil realmente meticoloso em seu trabalho, faz-se às vezes de psicólogo amador.

Por exemplo, a experiência vem indicando que as pessoas que combatem com ardor a existência dos UFOs, são as primeiras a acreditar na existência dos mesmos quando vêem um deles pairando ou evoluindo no espaço. Desde então, vão além ainda; passam a crer que são pilotados, vêm de outros planetas etc. Basta verem um para que a imaginação complete o resto. Aquelas outras, frias, que não discutem o problema, que não riem nem zombam, geralmente não acreditam nos UFOs, seja antes seja depois de verem um deles.

Há aquelas pessoas que desejam crer, e são perigosas por enfeitarem uma observação com a própria fantasia, tornando difícil a tarefa de elucidação do pesquisador.

Sobre este interessante aspecto da investigação dos UFOs, recomendamos aos interessados a excelente obra de Waveney Girvan "The Flying Saucers and Common Sense".

(18) Seria inútil ressaltar a importância deste capítulo. O caso do aumento de radioatividade associado à passagem de UFOs, dito por um cientista (naturalmente, os leitores já compreenderam que o A. apenas camuflou seu informante — vê-se que fora um dos três cientistas envolvidos no episódio) passa a constituir, se não a prova material, concreta, definitiva, sobre a existência dos UFOs como naves extraterrestres, pelo menos a prova circunstancial suficiente para uma afirmação dessa natureza.

Se Ruppelt quisesse, ou pudesse, destruir a tese da existência material dos UFOs, jamais teria relatado o caso. Trata-se de um autor contraditório, eis que alinha provas ora favoráveis, ora desfavoráveis.

Acreditamos, porém, que há a intenção do autor em *confundir*, aliás o método utilizado pela Força Aérea Americana, o qual Ruppelt adota e desenvolve com mestria neste livro.

(19) Esta é realmente a única resposta que se poderá dar sobre UFOs. São objetos inteligentemente controlados, por tripulações ou a distância, e não pertencem ao nosso planeta.

Seria inconcebível desprezar todo o acervo do moderno conhecimento científico da astronáutica, astronomia, astrofísica e

meteorologia, altamente evoluído em nossos dias, ao dizer que falharam os nossos cientistas em identificar os UFOs. Não falharam porque não se trata, afinal, de fenômenos celestes naturais, que para eles não têm mais aquêlo mistério de meio século atrás.

Resta, portanto, a incógnita, e esta só persiste relativamente a quatro itens ainda não resolvidos: de que planêta (ou planêtas) vêm os UFOs, como são essas máquinas interplanetárias no sentido de seu funcionamento, como são seus pilotos e que desejam de nós.

(20) Os filmes citados pelo A. foram exibidos em São Paulo há cerca de um ano sob o título de "Enigma do Espaço", distribuição da "United Artists". Infelizmente, como usualmente acontece, e por tratar-se de produção da chamada classe B, tão importante película não foi projetada nos principais cinemas. De qualquer modo, estêve por uma semana no Broadway e após foi exibido nos bairros. É de supor-se que não o compreenderam.

O filme todo constitui um excelente documentário das atividades do Projeto Blue Book, com duas inserções no seu corpo central, ou seja os citados filmes de Montana e Tremonton.

Não há sensacionalismos de ficção científica. É um filme para auditório adulto, e daí o silêncio com que foi recebido pelas platéias ávidas de monstros marcianos.

(21) Idem.

(22) Luz? Qualquer aeronave à noite, que possua iluminação própria e seja vista a distância, é afinal uma luz. Luz conhecida, sim, mas algo sólido que voa e ao longe parece nada mais que um ponto luminoso contra a escuridão do firmamento.

O UFO do presente caso é dado como sendo uma "luz". Ora, luz não tem consistência, e a de um farol nas nuvens, por exemplo, varre-as sem tocá-las. Se o radar captou essa "luz", luz não era portanto, eis que o radar só capta objetos sólidos (mesmo os falsos alvos constituem refrações de objetos sólidos de terra em virtude de condições meteorológicas peculiares), devolvidos como um eco no instante em que as ondas do aparelho o tocam. Assim, era o UFO nada mais nada menos que um objeto sólido, mas um objeto sólido — como um meteorito, por exemplo — não sobe nem desce, nem pára, nem desaparece para reaparecer depois etc. Tais movimentos da pretensa "luz" indicam... manobras de um objeto voador *dirigido*. Velocidade *terrificante* não temos ainda para aeronaves tripuladas que circulam na atmosfera (os foguetes de qualquer gênero são outro capítulo... e não têm pilotos, ainda).

Ora, se a "luz" era sólida (o radar confirmou pelo simples fato de captá-la); se manobrava em vôo a indicar inteligência; se desapareceu em velocidade *terrificante* — só podemos concluir que devia ser uma astronave não terrestre, pilotada.

É preciso colocar um BASTA às especulações já agora ingênuas a respeito de balões, pássaros, reflexos, miragens e outros miríficos *sedativos*, e tentar uma aproximação real, corajosa e definitiva ao problema dos UFOs.

Não sabemos de onde vêm e a que fim, mas já não podemos duvidar de que os UFOs são astronaves de outros orbes do Universo.

(23) É inacreditável a falta de compreensão de um problema de tal magnitude por parte da alta burocracia do Estado americano. As marchas e contramarchas do Projeto Blue Book indicam ser-lhe impossível a solução ao enigma dos UFOs. Nenhum plano, por melhor ou pior que fôsse, jamais conseguiu desenvolver-se em tôdas as suas etapas. Bastava que um general de quatro, três ou mesmo duas estrêlas não se agradasse do assunto para que a comissão investigadora recebesse os impactos da nova bilis.

Custa crer que o Govêrno americano destinasse vultosas verbas para a pesquisa, num país em que a capacidade técnica e precisão de material especializado são excepcionais, e ficasse a comissão subordinada a um generalete qualquer.

O Projeto Blue Book — hoje um órgão apenas burocrático e sem forças — não deveria prestar obediência a não ser ao Secretário da Defesa, que está acima do Pentágono. Devia ter sido um órgão autônomo, assim como uma autarquia de peritos.

Fracassou o Projeto, não pela incapacidade de seus dirigentes, mas pela intromissão danosa de generais, coronéis e civis interessados na sua extinção.

(24) Trata-se de uma apressada afirmação do A., pois "...os cabeludos de Brooklyn" não estiveram na Noruega na data apontada.

A possível presença de um piloto da Fôrça Aérea Americana na área, justamente na data da alegada "aterragem", foi investigada. O único piloto de um helicóptero que poderia ter estado *perdido* nas colinas de Mosjoen desmentiu que lá estivesse.

O caso permanece aberto, e êste livro não o encerrou, se bem que o quisesse.

(25) A fotografia foi distribuída pela United Press. Harold T. Wilkins, escritor inglês que já escreveu dois livros sobre UFOs, estampou à página 65 de "Flying Saucers Uncensored" a aludida foto. Realmente, Edward J. Ruppelt está com a razão. Trata-se de algo fabricado em laboratório — dupla exposição como considerou o Cap. Hardin, do Projeto Blue Book.

Também a iluminação de um dos objetos, que deveria mostrar-se totalmente brilhante pela direção da luz solar, apresenta-se com sombra em sua parte superior. Outro fator importante que exclui a autenticidade da fotografia.

(26) Quatro anos após a arrojada afirmação do criador das bombas V-1 e V-2 de Hitler, e após trabalhar para o Govêrno Americano no arsenal do Exêrcito em Huntsville, Estado de Alabama, o mesmo Oberth, uma das maiores autoridades em foguetes, ex-professor de Von Braun, volta agora, a 7 de novembro de 1959, numa entrevista em Bonn, Alemanha Ocidental, a declarar que acredita na existência dos discos voadores, os quais

são pilotados — no seu entender — por "... formas de vida supernaturais que têm observado a terra desde longa data." Disse mais: "Chamo a essas criaturas Uranidas e acredito serem seres dotados de inteligência." (Uranidas, não como procedentes do planeta Urano, mas do espaço exterior; *Uranus*, do grego: Universo).

Pesem os senhores a afirmação. Partiu de um cientista de renome internacional, cujas palavras podem causar alterações na direção dos estudos científicos, tal a sua projeção e capacidade profissional, e que deve possuir elementos tangíveis para comprovar o que declarou.

Oberth esteve a sôldo do Governo dos EE. UU. no campo de foguetes e outros teleguiados. Que teria sabido, a mais, sobre os UFOs? Cientistas constituem uma classe fechada, verdadeira casta, e provavelmente devem conhecer algo mais que até mesmo o Governo Americano não saiba ainda...

Fato curioso é que o Dr. Hermann Oberth, alegando necessidade de aposentar-se, não quis continuar em Huntsville, e neste ano de 1959 regressou definitivamente à Alemanha. Por quê?

ÍNDICE DOS NOMES

- ADAMS, Jack: 111, 114
 ADAMS, W. A. (Coronel): 257
 ALVAREZ, Luís (Dr.): 107
 ANDERSON, G. W.: 111
 ARMSTRONG, Henry: 19
 ARNOLD, Kenneth: 13, 28-32, 62, 90, 110
- BENJAMIN, Franklin (Cientista): 325, 326
 BIOT, Maurice (Dr.): 181
 BOLSTER, Calvin (Almirante): 94
 BOWER, Donald (Coronel): 197, 205, 217, 222
 BROWN, Frank (Tenente): 38-42
 BURGESS, W. M. (Brigadeiro-General): 176, 312
 BUSH, Vannevar (Dr.): 45
- CABELL, Charles P. (Major-General): 14, 15, 130-132, 159, 160, 180
 CANNON, A. D. (Dr.): 63
 CHIDLAW, Benjamin W. (General-Comandante): 176, 263
 CHILES, Clarence S.: 60, 61, 93, 185
 CHOP, Al: 188, 200, 220, 224
 CUMMINGS, Jerry (Tenente): 125, 127, 129-132, 154, 159, 180
- DAVIDSON (Capitão): 39-42
 DEYARMOND, Al: 52
 DISNEY, Walt (Cineasta): 170
 DOUGLAS, David (Capitão): 241
 DOWDING (Marechal Lorde): 320
 DUCKER, W. L. (Professor): 138
 DUNN, Frank (Coronel): 130, 159, 160, 162, 163, 178, 186, 188, 190, 197, 202, 241, 267
- DURANT, Frederic C.: 324
 DURANTE, Jimmy (Ator): 17
- EDISON, Thomas (Cientista): 291, 292
 ELLIS, Roy T.: 210
- FAHRNEY, Delmar (Almirante): 94
 FINLETTER, Thomas K.: 26, 189, 190
 FLUES, Andy (Tenente): 211, 221, 223, 239, 240, 308
 FOURNET, Dewey J. (Major): 178, 188, 193, 202, 217, 223, 224, 226-228, 230, 248, 257, 258, 290, 295, 296, 300, 303
 FUTCH, Max: 308, 310, 313, 317
- GARLAND, W. M. (Brigadeiro-General): 160, 202, 222, 267, 307, 312
 GEORGE (Dr.): 138, 140
 GINNA, Bob: 124, 125, 181, 182, 224
 GOEDE (Capitão): 71, 72
 GORMAN, George F.: 62-64, 67, 93
 GREGORY, Ed (Major): 227, 228
- HABERER, Harry: 89
 HARDIN, Charles (Capitão): 317, 320, 323, 327
 HART, Junior Carl: 140, 141, 146-148, 152
 HIX (Coronel): 49, 69
 HOEY, Bill (Capitão): 241
 HOLCOMB (Tenente): 224, 227, 230
 HONACKER, "Red": 52
 HYNEK, J. Allen (Dr.): 53-55, 88, 95, 98

JACKSON: 39-42
 JAMES, Roy (Capitão): 106, 151,
 173-175, 177, 223, 224, 230
 JONES, Henri (Sra.): 19

 KAPLAN, Joseph (Dr.): 75, 77,
 80
 KEYHOE, Donald: 63, 93, 94, 104,
 119, 229, 230, 318
 KIRKLAND, S. J. (Coronel): 163,
 164, 180, 181, 260
 KUIPER, Gerard (Dr.): 44, 45

 LANDRY (Brigadeiro-General):
 228
 LEAHY, William D. (Almiran-
 te): 326
 LEE, Oliver (Dr.): 44
 LEMAY, Curtis E.: 191
 LEWIS, Charles: 108
 LUCE, Clare Boothe (Embaixa-
 triz): 321
 LUKE Junior, Frank (Tenente):
 309

 MAGEE, Richard H. (Coronel):
 210
 MANTELL (Capitão): 48-51, 55-
 -57, 59, 64, 93, 110, 122
 MARIANA, Nick: 297, 298
 MCCOY (Coronel): 91
 MCLAUGHLIN, R. B. (Comandan-
 te): 101-104
 MENZEL, Donald (Dr.): 104, 152,
 289
 METSCHER, Henry (Tenente):
 154, 155, 158, 159, 184
 MURROW, Edward R.: 110

 NATION, M. A. (Capitão): 108
 NELSON, Sinair: 63
 NEWCOMB, Simon (Dr.): 325
 NEWHOUSE, Delbert C. (Ofi-
 cial): 298, 299, 302
 NEWHOUSE (Sra.): 298
 NEWTON, Silas: 118
 NORSTAD, Lauris (General): 91

 OBERG, A. G. (Dr.): 138
 OBERTH, Hermann (Cientista):
 320

 OLSSON, Bob (Tenente): 211,
 241, 245, 247, 251, 308-310

 PATTERSON, William (Tenente):
 226
 PAZ, Lincoln La (Dr.): 70, 73-
 -76, 78, 80, 81
 PHALEN, Jim: 70, 71
 POST, Nick: 52

 RICHARDS: 39-41
 RIEDEL, Walthor (Dr.): 181
 ROBINSON, W. I. (Dr.): 138
 ROSENGARTEN (Tenente-Coro-
 nel): 15, 131, 132, 154, 159,
 180
 ROTHSTIEN, Kerry (Tenente):
 184, 185, 211, 308

 SADOWSKI, Verne (Major): 176,
 264, 267
 SAMFORD, John A. (Major-Ge-
 neral): 15, 30, 160, 165, 186,
 188, 202, 208, 209, 222, 229,
 230, 233, 236, 237, 267-269,
 295
 SCULLY, Frank: 118, 119
 SHALLET, Sidney: 89-92
 SIMPSON: 38-42
 SMITH, Sory (Coronel): 93
 SMITH, Weldon (Coronel): 257

 TAYLOR, Henry J.: 110
 TAYLOR, R. J. (Tenente-Coro-
 nel): 190, 196, 197
 TELLER, Edward (Dr.): 75, 80
 TOWLES, George: 52
 TRUMAN, Harry S. (Presiden-
 te): 228, 326
 TUVE, Merle (Dr.): 45

 VANDENVERG, Hoyt S. (Gene-
 ral): 67, 91

 WELLES, Orson (Cineasta): 85,
 294
 WHITE (Coronel): 312
 WHITTED, John B.: 60, 61, 93,
 185
 WILKINS: 64

ÍNDICE

	Pág.
Prefácio	5
Introdução	11
<i>Capítulo I</i> — O Projeto Blue Book e a História dos UFOs	13
<i>Capítulo II</i> — Tem Início a Era da Confusão	33
<i>Capítulo III</i> — Os Clássicos	52
<i>Capítulo IV</i> — Bolas de Fogo Verde, Pequenas Luzes, Projetos Twinkle e Grudge	76
<i>Capítulo V</i> — O Obscurantismo	93
<i>Capítulo VI</i> — Trabalham as Rotativas — Desinteressa-se a Fôrça Aérea	106
<i>Capítulo VII</i> — O Pentágono Enfurece-se	124
<i>Capítulo VIII</i> — Relato Completo sôbre as Luzes de Lubbock	141
<i>Capítulo IX</i> — O Novo Projeto Grudge	160
<i>Capítulo X</i> — O Projeto Blue Book e a Grande Estru- tura	176
<i>Capítulo XI</i> — O Grande Onda	197
<i>Capítulo XII</i> — Agitação em Washington	220
<i>Capítulo XIII</i> — Mistificação ou Horror	242
<i>Capítulo XIV</i> — Assimilando os Dados	260
<i>Capítulo XV</i> — A História da Radiação	277
<i>Capítulo XVI</i> — Reflexões da Hierarquia	290
<i>Capítulo XVII</i> — Que são os UFOs?	311
Notas	335
Índice de Nomes	347

★

Este livro foi composto e impresso nas oficinas gráficas da EDIPE, Rua Conselheiro Furtado, 516 — São Paulo — em mil novecentos e cinqüenta e nove.