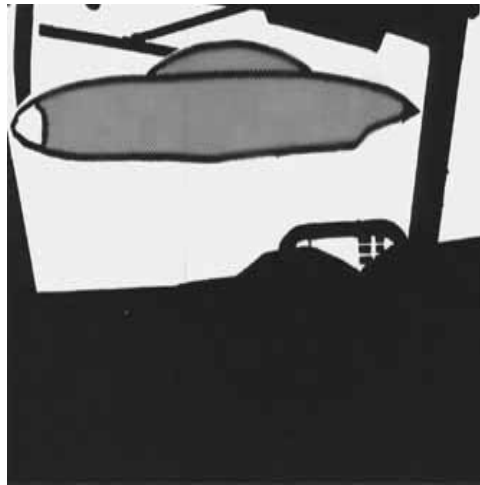


L'incidente dell'Elicottero di Coyne

Nei pressi di Mansfield, Ohio – U.S.A.

18 ottobre 1973



Jennie Zeidman, del CUFOS:

Il Caso dell'UFO di Coyne (o "Incidente dell'Elicottero dell'Esercito") spicca come probabilmente il più credibile (nella categoria "elevata stranezza") dell'ondata del 1973. Nel corso di un volo fra Columbus e Cleveland, nell'Ohio (U.S.A.) l'equipaggio di un elicottero della Riserva dell'Esercito composto di quattro uomini incontrò un oggetto a forma di sigaro, di colore grigio ed aspetto metallico, che presentava luci inconsuete ed effettuava manovre altrettanto inconsuete. L'equipaggio vinse il Premio Blu Ribbon di 5.000 dollari messo in palio dal quotidiano NATIONAL ENQUIRER per il "rapporto di più elevato valore scientifico del 1973".

La notte del 18 ottobre 1973 a circa le 22:30 un elicottero UH-1H della Riserva dell'Esercito degli Stati Uniti d'America lasciò Port Columbus nell'Ohio per fare ritorno alla propria base presso l'aeroporto Hopkins di Cleveland, a 96 miglia nautiche di distanza in direzione nord-nordest. Al comando, sul sedile anteriore destro, si trovava il Capitano Lawrence J. Coyne, di trentasei anni, con diciannove anni di esperienza di volo al suo attivo. Ai comandi, sul sedile anteriore sinistro, era il Primo Sottotenente Arrigo Jezzi, di ventisei anni, ingegnere chimico. Dietro Jezzi vi era il Sergente John Healey, di trentacinque anni, un poliziotto di Cleveland che era il medico di bordo, e dietro a Coyne vi era il capo equipaggio, Sergente Robert Yanacsek, di ventitre anni, tecnico di computer. L'elicottero stava volando alla quota di 2.500 piedi sul livello del mare ad una velocità indicata di novanta nodi, al di sopra di un'area ondulate mista con colline, boschi e zone coltivate la cui altezza media era intorno ai 1.200 piedi. La notte era chiarissima, calma e stellata. La luna all'ultimo quarto stava sorgendo all'orizzonte.

A circa dieci miglia a sud di Mansfield, Healey notò una singola luce rossa verso ovest, che volava in direzione sud. Sembrava più intensa della normale luce all'estremità alare sinistra di un aereo, ma non sembrandogli un traffico degno di attenzione, non ricorda di averne fatta menzione. Circa un paio di minuti dopo, quando erano circa le 23:02,

Yanacsek notò una luce rossa sull'orizzonte di sud-est. Ritenne che poteva trattarsi del faro di una torre per telecomunicazioni oppure la luce dell'estremità alare sinistra di un aereo – molto probabilmente di un aereo, dato che non lampeggiava – e continuò ad osservarla “per un lungo periodo, da un minuto a novanta secondi” prima di avvisare Coyne. Coyne, che in quel momento stava fumando rilassato, si sporse per dare un'occhiata, notò la luce e stimò trattarsi di un traffico distante e disse casualmente a Yanacsek di “tenerla d'occhio”.

Dopo all'incirca una trentina di secondi, Yanacsek annunciò che la luce aveva cambiato direzione e si stava muovendo verso l'elicottero su quella che sembrava essere una rotta convergente. Verificata l'affermazione di Yanacsek, Coyne prese i comandi da Jezzi e mise l'UH-1H in discesa controllata a circa 500 piedi al minuto. Quasi simultaneamente Coyne stabilì contatto radio con la torre di controllo di Mansfield, dieci miglia a nordovest. Coyne infatti pensava che il velivolo potesse essere un F-100 della Guardia Nazionale Aerea da Mansfield. Dopo che la torre ebbe inizialmente risposto accusando ricevuta della chiamata (“Qui torre di Mansfield, Army 1-5-triplo-4 avanti”) il contatto radio si interruppe. Jezzi quindi tentò di ristabilire il contatto sia sulla banda VHF che sulla UHF ma senza alcun successo. Furono uditi i consueti rumori di fondo tipicamente prodotti dall'apparato radio, ma da Mansfield non venne alcuna risposta. Un successivo controllo effettuato da Coyne rivelò che sul nastro di Mansfield non venne registrata nemmeno la prima chiamata, e che l'ultimo F-100 era atterrato alla 22:47.

La luce rossa continuò nella sua rotta, aumentando notevolmente d'intensità. Coyne aumentò il rateo di discesa a 2.000 piedi al minuto e la velocità rispetto all'aria a 100 nodi. L'ultima quota che notò fu di 1.700 piedi. Proprio nel momento in cui la collisione appariva imminente, la luce sconosciuta arrestò il suo movimento in direzione ovest ed assunse un assetto di volo a punto fisso (*hovering*) situandosi al di sopra e di fronte all'elicottero. “Non si spostava più, si era fermato. Per un periodo di dieci, forse venti secondi, si era semplicemente fermato”, riferì Yanacsek. Coyne, Healey, e Yanacsek concordarono sul fatto che un oggetto a forma di sigaro, con una piccola cupola, sottendeva un angolo quasi pari alla larghezza del parabrezza. Una struttura grigia di aspetto metallico, senza particolari caratteristiche, era nettamente delineata sullo sfondo del cielo stellato. Yanacsek riferì che ebbe come la “impressione di finestre” lungo la sezione superiore a forma di cupola. La luce rossa emanava dalla prua, ed una luce bianca divenne visibile in un lieve rientro della struttura, quindi dalla parte poppiera inferiore, divenne visibile un raggio verde “a forma di piramide” comparabile a quello di un faro di ricerca. Con un movimento verso l'alto il raggio verde passò ad illuminare il muso dell'elicottero, poi il parabrezza e continuò verso l'alto attraversando i pannelli trasparenti colorati del tetto. Fu a quel punto (e non prima) che la cabina fu immersa nella luce verde. Jezzi riferì solo di una luce bianca brillante, comparabile alla luce frontale di un piccolo aereo, visibile attraverso i pannelli superiori del parabrezza. Dopo all'incirca una decina di secondi di volo a punto fermo, l'oggetto cominciò ad accelerare in direzione ovest, ora con la sola luce bianca “di coda” visibile. La luce mantenne costante la sua intensità anche quando la distanza dell'oggetto sembrava aumentare. L'oggetto quindi (secondo Coyne ed Healey) sembrò eseguire una decisa virata di 45 gradi a destra, dirigendosi verso il Lago Erie, quindi “schizzare via” sull'orizzonte.

Healey riferì di aver osservato l'oggetto muoversi in direzione ovest per "un paio di minuti". Jezzi disse che si muoveva ad una velocità maggiore dei 250 nodi che sono il limite per gli aerei sotto ai 10.000 piedi, ma non alla velocità di 600 nodi con la quale si era avvicinato, come era stato riferito dagli altri. Durante l'incontro non vi furono suoni o turbolenza provenienti dall'oggetto, con l'eccezione di un leggero "scossone" quando l'oggetto cominciò ad allontanarsi verso ovest. Dopo che l'oggetto ebbe interrotto la sua relazione di volo a punto fisso con l'elicottero, Jezzi e Coyne notarono che il disco della bussola magnetica stava ruotando a circa quattro rivoluzioni al minuto e che il velivolo stava salendo alla velocità di 1.000 piedi al minuto. Coyne insistette che il collettivo⁽²⁾ si trovava ancora nella posizione completamente abbassata nella quale lo aveva regolato per effettuare la discesa evasiva. Non potendolo abbassare di più, non gli rimase altra alternativa che alzarlo, qualsiasi potessero esserne le conseguenze, e dopo qualche secondo di affannoso azionamento del comando (durante le quali l'elicottero raggiunse quasi i 3.800 piedi), riottenne il controllo del velivolo. A quel punto la luce bianca aveva già raggiunto l'area di Mansfield. Coyne aveva avuto una subliminale consapevolezza della salita, ma non gli altri, che invece furono ben consapevoli degli effetti della discesa. L'elicottero fu riportato all'altezza di 2.500 piedi come previsto dal piano di volo, venne stabilito contatto radio con Canton/Akron ed il volo procedette senza altri eventi fino a Cleveland.

Testimoni a terra di questo evento sono stati individuati da William E. Jones e Warren Nicholson, ricercatori UFO indipendenti di Columbus, nell'Ohio

Alle ore 23:00 circa del 18 ottobre 1973 la Signora E.C. assieme a quattro adolescenti si trovava a bordo della loro vettura diretti da Mansfield alla loro casa di campagna, quando la loro attenzione fu attratta da una singola e brillante luce rossa fissa, che volava "ad una media altezza". La osservarono per circa un minuto fino a quando sparì sopra gli alberi in direzione sud.

Circa cinque minuti dopo, sulla Route 430 in direzione est nei pressi del Charles Mill Reservoir, la famiglia notò due luci brillanti – rossa e verde – che discendevano rapidamente verso di loro provenendo da sudest. Al primo momento, la distanza angolare fra le due luci era di circa 2 gradi, con la rossa che sembrava precedere l'altra. La Signora C. si fermò sul bordo della strada deserta mantenendo acceso il motore e le luci della vettura. Le luci – più intense di una sorgente puntiforme – rallentarono e si mossero come un corpo unico sul lato destro dell'auto, e la famiglia notò un altro gruppo di luci – alcune di essi lampeggianti – ed "un suono battente, molta confusione" che si avvicinavano dal sudovest. Due dei ragazzi (cugini, entrambi di tredici anni) saltarono fuori dall'auto ed osservarono l'elicottero e l'oggetto, che descrissero "come un dirigibile", "grande come uno scuolabus", "con una forma a tipo di pera". L'oggetto a quel punto sottendeva un angolo pari a quello di una scatola di sigarette da 100 mm tenuta alla lunghezza di un braccio. L'oggetto assunse l'assetto di volo a punto fisso (*hovering*) al di sopra dell'elicottero, circa 500 piedi dalla strada e 500 piedi sopra gli alberi. (L'altezza del terreno in quel punto è quasi esattamente di 1.000 piedi sul livello del mare; quindi, considerando l'ultima altezza letta sull'altimetro di 1.700 piedi, l'elicottero si trovava a circa 650 piedi al di sopra degli alberi). La luce verde

dell'oggetto quindi si accese come una fiammata. "Era come se dei raggi venissero giù" dissero i testimoni. "L'elicottero, gli alberi, la strada, l'auto – tutto diventò verde". Impauriti, i ragazzi rientrano precipitosamente nella vettura e la Sig.ra C. ripartì velocemente. Stimarono il tempo in cui rimasero fuori dalla vettura pari a "circa un minuto". Ne' i testimoni a terra ne' l'equipaggio dell'elicottero poterono determinare con sicurezza il momento in cui i due aeromobili si disimpegnarono; i testimoni a terra riferirono che l'oggetto non identificato incrociò la strada quando si trovava oltre la vettura verso nord, muovendosi verso est per qualche secondo, poi invertì la direzione e salì verso nordovest in direzione di Mansfield, una traiettoria che coincide perfettamente con il movimento dell'oggetto ricostruito sulla base delle testimonianze dell'equipaggio.

Qualsiasi teoria sostenente trattarsi di una meteora (lo scettico Philip Klass sostiene che si sia trattato di un "bolide del gruppo delle Orionidi") può facilmente essere confutata sulla base di:

- 1) la durata degli eventi (circa 300 secondi);
- 2) la netta decelerazione e le manovre dell'oggetto nella fase di maggiore avvicinamento;
- 3) la forma precisamente definita dell'oggetto; e
- 4) la traiettoria da orizzonte ad orizzonte.

La possibilità che possa essersi trattato di un aereo ad alte prestazioni è allo stesso modo non tenibile se si esaminano le posizioni ed i colori delle luci in relazione alla traiettoria dell'oggetto. Per mostrare le luci nel modo che è stato riferito rispettando le prescrizioni della FAA⁽¹⁾, un aereo dovrebbe volare di lato, rimanendo in verticale con la coda in basso e rivolta verso l'elicottero, oppure sottosopra con la prua verso l'elicottero. Altri argomenti contro l'ipotesi dell'aereo sono:

- 1) un aereo ad ala fissa che si muova trasversalmente rispetto all'osservatore sembrerebbe muoversi più velocemente nel momento in cui gli transita di fronte;
- 2) un aereo ad ala fissa non avrebbe la capacità di decelerare passando da un'elevata velocità al volo a punto fisso in pochi secondi;
- 3) un elicottero potrebbe rimanere in volo a punto fisso, ma non potrebbe raggiungere l'elevata velocità che i testimoni hanno riferito;
- 4) un aereo convenzionale, trovandosi alla quota compresa fra 500 e 1.000 piedi, avrebbe prodotto un rumore udibile all'interno dell'elicottero;
- 5) la FAA⁽¹⁾ prescrive che ogni aeromobile rechi una luce lampeggiante oppure rotante nella parte superiore od inferiore della fusoliera;
- 6) la FAA⁽¹⁾ prescrive che nessun aereo che voli al di sotto di 10.000 piedi sul livello medio del mare superi la velocità di 250 nodi;
- 7) avrebbero dovuto essere visibili almeno alcune delle caratteristiche di un aereo convenzionale, quali ali, gondole dei motori, finestrini, impennaggi, marche.

Coyne riferì che quando il giorno seguente ai rotori dell'elicottero venne applicato il metodo non distruttivo di controllo Magnaflux/Zygio per verificare se questi fossero stati sottoposti a sovraccarico meccanico il test diede risultato negativo. L'analisi della tempistica, unitamente a quella delle distanze e delle direzioni, supporta la possibilità che la luce rossa inizialmente avvistata dalla famiglia C., la luce rossa avvistata da

Healey e l'oggetto protagonista dell'incontro fossero tutti la stessa cosa. La luce rossa che Yanacsek avvistò sull'orizzonte ad est rimase sotto il suo costante controllo fu inequivocabilmente l'oggetto dell'incontro.

Il caso ha mantenuto la sua qualifica di elevata "stranezza-credibilità" anche dopo estese analisi ed indagini.

Jennie Zeidman
CUFOS

(Prodotto per il sito ufologico del NICAP da Francis Ridge e Robert Fairfax)

Note:

- 1) FAA (Federal Aviation Authority) equivalente del nostro ENAV, l'ente di assistenza al volo.
- 2) Comando dell'elicottero che regola gli spostamenti in senso verticale, usato quindi per salire e scendere.