

Conferenza UFO al Club Nazionale della Stampa di Washington – 12 Novembre 2007 Intervento di John Callahan, USA

Quello che sto per raccontarvi è un fatto che non è mai successo.

Come ho detto parlandone prima della conferenza “questa è una di quelle cose che alla fine ti viene da dire: a chi potreste mai credere? Ai miei occhi bugiardi o al governo?”.

Sono John Callahan, e sono stato negli anni '80 per sei anni a capo della Divisione Incidenti, Valutazioni e Indagini della FAA [L'ente dell'aviazione civile statunitense] con sede a Washington, DC.

Nei primi giorni di gennaio del 1987 ricevetti una chiamata dal capo dell'Ufficio Controllo Qualità del Traffico Aereo, Ufficio Regionale dell'Alaska, dove mi venivano richieste linee guida sul comportamento da tenere nei confronti della stampa, che stava subissando di richieste il loro ufficio. I media infatti chiedevano informazioni sull'UFO che aveva inseguito un 747 giapponese nei cieli dell'Alaska per circa 31 minuti al livello di volo 310, ovvero dai 31.000 ai 35.000 piedi. In un qualche modo la notizia si era diffusa.

Al che ho chiesto: “Quale UFO? Quando è successo? Perché il Quartier Generale di Washington non è stato informato?”.

Mi hanno risposto: “Ehi, ma chi ci crede agli UFO? Voglio solo sapere cosa dire ai media così da potermeli togliere di torno!”.

La risposta era semplice: “Digli che il caso è sotto esame”. Quindi dissi “metti tutto insieme, voglio i dischi, i nastri, tutto quello che hai. Voglio che sia domattina al Centro Tecnico della FAA [ad Atlantic City nel New Jersey]”.

Questo vuol dire che doveva preparare tutto e metterlo sul volo di mezzanotte, che è un lavoraccio.

Il volo Japan Air Lines 628, un cargo con un due piloti ed un terzo membro dell'equipaggio, si trovava giusto a nord di Anchorage ed erano circa le 23... ma l'orario indicato qui non è giusto, erano circa le 17, quando il pilota informò di aver avvistato l'UFO.

Al momento dell'avvistamento, il pilota lo descrisse come una enorme palla con delle luci tutt'intorno. Disse che era circa 4 volte più grande del suo 747. Ricordate che il 747 ha un ascensore dentro [fa un gesto con le mani in su e in giù], e quell'oggetto che stava là fuori dal finestrino era grande quattro volte il suo aereo [fa un altro gesto per enfatizzare la dimensione].

Il pilota affermò di averlo visto con i suoi occhi, i suoi occhi bugiardi, e lo stesso fecero gli altri due membri dell'equipaggio.

Nel corso dei 31 minuti che seguirono, l'UFO effettuò dei salti di miglia in pochi secondi. Il radar compiva un giro completo in dieci secondi, così che quando il pilota riferì che lo aveva alle ore 12 alla distanza di otto miglia e l'antenna ci passò sopra, vedemmo un bersaglio in quella posizione. Dieci secondi dopo, al successivo passaggio dell'antenna, si trovava dietro all'aereo, 6-7 miglia dietro. Quindi da 8 miglia qui a 6 miglia qui dietro [illustra le posizioni con gesti delle mani] veramente nel giro di cinque-sei secondi.

Quando quasi due mesi dopo il fatto ricevetti i dati dell'Alaska, informai del fatto il mio capo diretto Harvey Safer e l'Amministratore della FAA, Ammiraglio Engen; l'Ammiraglio disse di andare al Centro Tecnico della FAA perché voleva capirci qualcosa.

La FAA aveva sviluppato un programma che consentiva di ricreare la situazione del traffico come si presentava sullo schermo radar del controllore di volo al momento dei fatti, che oggi chiamiamo col nome di PVD, da Plain View Display [visualizzatore piano]; diedi istruzioni ai tecnici di sincronizzare i dati radar con il nastro della registrazione audio, così che potessimo ascoltare ciò che pilota e controllore si erano detti mentre osservavamo lo schermo del radar, proprio come se ci fossimo trovati alle spalle del controllore mentre si svolgevano i fatti.

La stampa del tracciato radar conteneva dei bersagli primari nelle vicinanze del 747; questi bersagli comparivano all'incirca nelle posizioni e nei tempi riferiti dal pilota. Se potessimo vederli adesso, pure voi potreste notarli, anche se la CIA direbbe che non potreste vederli perché non è mai successo nulla ...

Entrambi i controllori civili osservarono i bersagli primari. Anche i controllori militari osservarono il bersaglio primario sui loro schermi e lo qualificarono come "doppio primario", ovvero un primario molto grande. Il pilota e l'equipaggio osservarono l'oggetto sul loro radar e poterono anche osservare visivamente il grande UFO.

Ora, se si fosse trattato di un aereo privato o militare ad una quota errata, oggi quando il pilota vede un aereo che gli attraversa la rotta o che vola al suo fianco chiama il controllore e chiede "avete traffico alla mia quota?", al che il controllore va in panico e risponde guardando lo schermo "no, non abbiamo traffico alla tua quota, si tratta di uno sconosciuto". Il controllore quindi dice "adesso lo teniamo sotto controllo fino a quando atterra", perché abbiamo i mezzi e le procedure per tenere sotto controllo questi eventi e adottare le misure idonee.

Ma il pilota disse subito "è un UFO", e chi mai crede agli UFO? Questa era l'attitudine prevalente nell'ambiente del controllo aereo all'epoca.

Tornato al Quartier Generale della FAA, illustrai brevemente la situazione all'Amministratore Engen e gli mostrai il video. Egli convocò un incontro con lo staff scientifico del Presidente Reagan e mi disse che la mia funzione era di dare tutto il materiale "a questa gente"; questa gente era la CIA ed il gruppo di esperti presidenziali che aveva partecipato all'incontro. L'Ammiraglio disse di dare loro tutto il materiale "perché la FAA non controlla gli UFO", insomma era roba al di fuori della nostra competenza.

Ho qui con me una cassetta video con una copia della ripresa che ho fatto [mostra una videocassetta]; mi ero comprato una videocamera per Natale, giusto poco prima dell'evento, così ho ripreso tutta la sequenza al Centro Tecnico.

Quando sono arrivato a casa l'ho fatta vedere a mia moglie ed ai vicini, e ho fatto una copia. Alla riunione, l'ho mostrato ai partecipanti che l'anno voluto vedere due o tre volte; il nastro dura una mezz'oretta così che sono stati a guardarlo per un'ora e mezza. Hanno posto un sacco di domande, tutte domande estremamente intelligenti; volevano sapere la velocità di rotazione dell'antenna, la frequenza, l'ampiezza del fascio emesso dall'antenna, il tipo di algoritmo usato per il calcolo dell'altezza. Le persone che avevo convocato per quell'incontro erano tutti ingegneri software ed hardware del Quartier Generale e le risposte che diedero sembravano quelle di professori di matematica "a al quadrato, b al quadrato, e tutta roba del genere" ... veramente impressionante.

Alla fine, la CIA disse a tutti "questo evento non si è mai verificato; noi non siamo mai stati qui; e voi tutti siete tenuti a mantenere il segreto. Tutto il materiale sarà confiscato", e lo fecero.

Si presero tutto quello che c'era nella stanza, ed in quell'epoca quando si stampava qualcosa erano scatole e scatole di questa roba [mostra un fascio di carta stampata del tipo tabulato]... Qui c'è scritto "UFO - Incidente di Anchorage 18/11/1986"... possiamo avere tutto quanto stampato su dei pezzi di carta.

Insomma si presero tutta questa roba.

Qualche giorno dopo, anzi credo qualche settimana dopo, mi portarono il rapporto ufficiale della FAA sull'evento che non era mai successo [mostra un raccoglitore con dei fogli]. Lo misi su un tavolino che avevo preparato apposta in un angolo della stanza, immaginando che la CIA sarebbe tornata a prendersi tutto.

Poi mi portarono le registrazioni audio dell'incidente [mostra una cassetta audio], e misi anche quelle da parte per la CIA.

Ora, quando ero al Centro Tecnico della FAA, chiesi ai tecnici hardware e software di preparare un grafico [mostra un rotolo di carta] che rappresentasse ogni bersaglio rilevato lungo la traiettoria seguita dall'aereo: qui è quando l'oggetto fu avvistato per la prima volta, qui quando il radar militare lo inquadrò per la prima volta, eccetera. Ce ne sono due di questi; qui sotto ne manca un pezzo perché sono stati nella scatola per un bel po' di tempo a mia insaputa, alla mercè dei topi.

Quando il meeting ebbe termine, andai a parlare con gli ingegneri che avevano costruito il sistema di controllo del traffico aereo.

Appesi il grafico al muro e chiesi “ditemi cosa sono questi punti”. L'ingegnere hardware disse “questo è un problema software”, “questo qui è un problema software”, e così via per ogni punto fino alla fine si tratta solo di problemi software, non c'era nessun problema hardware. “Va bene, mi sembra chiaro” dissi.

Quindi l'ingegnere software disse “questo bersaglio qui? Un problema hardware!”, “quest'altro? Un problema hardware!”. Insomma, non c'erano problemi software e non c'erano problemi hardware! “Allora cosa abbiamo? Se non ci sono problemi di alcun tipo, cosa abbiamo qui, abbiamo un bersaglio o no?” chiesi.

Un uomo si alzò e disse “La mia religione mi proibisce di credere agli UFO”. Così dissi “vabbè...” [fa con le braccia un gesto di rassegnazione].

Terminata la riunione, tutto il materiale fu portato nel mio studio e vi rimase per due anni fino al momento del mio pensionamento.

Al momento del mio pensionamento, nella foga di sbaraccare presero qualsiasi cosa si trovava nel mio ufficio, impacchettarono tutto e lo spedirono a casa mia.

Molti, vorrei dire che molta gente, compresi i controllori della FAA, non conoscono veramente in dettaglio il funzionamento dei sistemi radar civili per il controllo del traffico aereo, e non capiscono il motivo per il quale non tutti gli aerei che viaggiano nel nostro spazio aereo vengono rivelati dal radar o visualizzati sul suo schermo. Io lo so, ma loro no: il sistema e l'organizzazione della FAA non sono progettati per identificare e tenere sotto controllo [oggetti aerei con] questo tipo di prestazioni.

Questa è la fine del mio discorso. A chi credereste allora, ai miei occhi bugiardi o al governo?