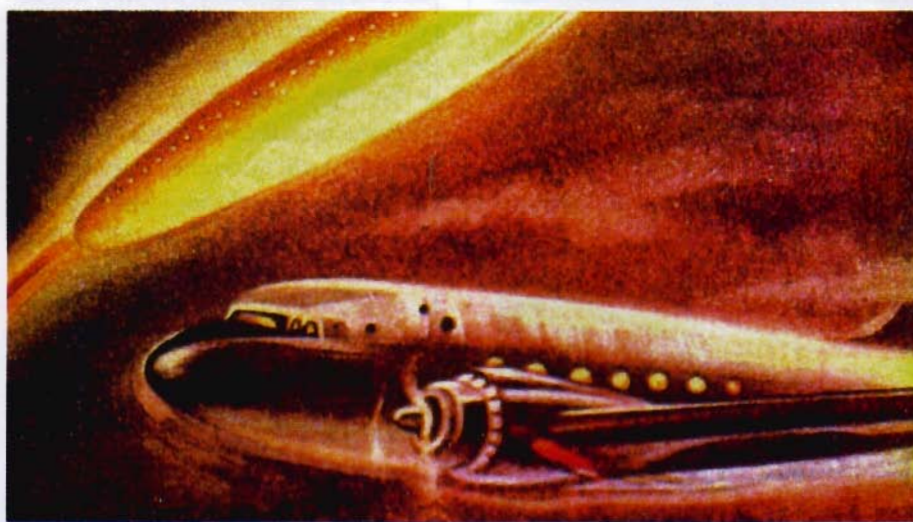


Rotta di collisione

L'ombra della Commissione Condon sul caso dei piloti Chiles e Whitted, che evitarono di un soffio un enorme UFO

Sette mesi dopo la tragica scomparsa del capitano Mantell (cfr. Sez. I e IV) e con tre mesi di anticipo rispetto al caso Gorman (cfr. Sez. I e IV), ciò che accadde nei cieli dell'Alabama e che vide protagonisti i piloti Clarence Chiles e John Whitted è divenuto un classico del 1948. Noto anche come "caso delle Eastern Airlines", l'incidente ebbe inizio alle 2:45 antimeridiane del 24 luglio, in una notte limpida di luna piena. Un DC-3 della compagnia Eastern Airlines, proveniente da Houston (Texas) e diretto ad Atlanta (Georgia), stava sorvolando l'Alabama a circa 1600 metri di quota, ad una trentina di chilometri a Sud-Ovest di Montgomery.

Improvvisamente comparve di fronte a loro una luce brillante che non poteva essere attribuibile ad un aereo. Viaggiava infatti ad una velocità eccezionale, oltre 1000 Km/h ed i due piloti rimasero impietriti ai comandi. Il comandante Chiles fece appena in tempo ad esclamare al copilota "Guarda, arriva un nuovo missile dell'esercito", che l'oggetto, entrato in precipitosa rotta di collisione, puntava dritto contro il DC-3. Chiles non si perse d'animo ed eseguì d'istinto una brusca virata verso sinistra. L'intruso sfrecciò prima sul-



Ricostruzione della mancata collisione tra un aereo di linea della Eastern Airlines ed un probabile UFO a forma di sigaro.

la destra poi verso l'alto, a poche centinaia di metri dall'aereo; subito dopo s'impenò vertiginosamente, accelerò e scomparve in verticale. Fin qui la cronaca, scarna, ma estremamente drammatica dell'incontro, sviluppatosi fulmineamente nello spazio di soli cinque-dieci secondi. Ma nella mente di Chiles e Whitted la lancetta del tempo si era come bloccata su quella manciata di istanti tanto che, nonostante l'iniziale smarrimento, riacquistarono subito la lucidità, memorizzando qualche particolare del minaccioso corpo volante.

Un razzo alla Flash Gordon

Atterrati ad Atlanta, Chiles e Whitted descrissero l'UFO come un enorme fuso o sigaro, privo di ali e impenaggi, lungo oltre 30 metri e spesso due o tre volte un B-29. Chiles notò nella parte anteriore una protuberanza simile ad un apparato radar ed una sorta di cabina illuminata di pilotaggio, dell'intensità della luce al magnesio. Non riuscì però a scorgere occupanti al suo interno. Dalla parte posteriore dell'oggetto proveniva un getto di fiamme arancioni che si

estendeva per una quindicina di metri. Sulla fiancata, che emanava inferiormente un bagliore bluastruflutuante, era visibile una doppia fila di finestre quadrangolari illuminate da una luce bianca abbagliante. L'oggetto era assolutamente silenzioso.

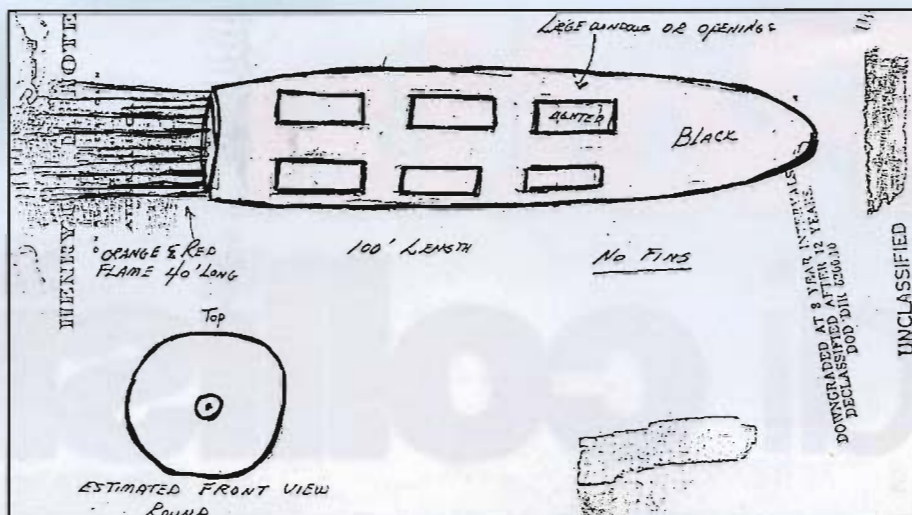
Il disegno dell'oggetto, eseguito dal comandante Chiles e quello del copilota Whitted coincidono quasi completamente, tranne per il fatto che Whitted non vide la cabina di pilotaggio né l'apparato radar, posti entrambi anteriormente. Nel complesso, dirà Whitted, l'oggetto ricordava uno dei fantastici razzi dei fumetti di Flash Gordon. Nel momento dell'avvistamento la maggioranza dei passeggeri del DC-3 era assopita e non si accorse di quanto stava accadendo. Solo un passeggero, un certo McKelvie, era sveglio e, seduto nella fila di destra, stava guardando dal finestrino. Quello che vide fu un'improvvisa scia di luce abbagliante, ma non distinse una forma all'interno di essa.



I piloti Chiles e Whitted nel momento in cui incrociano l'oggetto misterioso, descritto in seguito come un sigaro privo di ali e di impennaggi.

Capro espiatorio: la competenza dei piloti

Un'importante conferma dell'avvistamento venne dalla base aerea di Robbins, presso Macon in Georgia, dove circa un'ora prima era stato osservato il passaggio nel cielo di un corpo volante a forma di sigaro, molto luminoso e seguito da una scia rossastra; si di-



Disegno dell'oggetto, eseguito dal comandante Chiles, tratto dall'archivio del "Project Blue Book".

rigeva verso sud-ovest, proprio dalla parte di Montgomery. Inoltre l'inchiesta dell'USAF (cfr. Sez. IV) esclude la presenza, intorno alle 2:45 nella zona di Montgomery, di altri velivoli di qualsiasi tipo. Il caso fu quindi inizialmente classificato come "inspiegato". In seguito, quando tra i militari prevalse la politica di sminuire ad ogni costo anche i casi più strani, venne adottata ufficialmente la spiegazione del meteorite, suggerita dal Dr. Hynek (cfr. Sez. IV), allora consulente scientifico dell'Air Force. L'ipotesi fu ripresa venti anni dopo dalla commissione Condon (cfr. Sez. IV), sulla base di quanto aveva messo a punto il Dr. Menzel (cfr. Sez. IV), cioè l'ipotesi "meteora delle Acquaridi". Ma questi tentativi di risolvere forzatamente il caso - ignorando di proposito i dettagli della testimonianza di Chiles e Whitted, mettendone implicitamente in dubbio la competenza - furono poi apertamente contestati dal Dr. James McDonald (cfr. Sez. IV.), per il quale non poteva sussistere alcun elemento che potesse invalidare una testimonianza tanto circostanziata e credibile.

La preoccupazione dell'Intelligence Tecnica

Il capitano Ruppelt (cfr. Sez. IV) scrisse nel suo libro "The Report on Unidentified Flying Objects" (1956) che

quest'incidente creò all'ATIC (Air Technical Intelligence Center) organismo al quale faceva capo il progetto Sign (cfr. Sez. IV) un forte senso di preoccupazione. Questo infatti fu il primo caso ufficiale in cui due testimoni completamente attendibili avevano riportato l'avvistamento a distanza molto ravvicinata di un UFO, in traiettoria di collisione.

Effettivamente l'episodio di Montgomery dovette mettere seriamente in crisi le alte sfere dell'Aeronautica Militare statunitense. E probabilmente in maniera diversa rispetto al caso Mantell che, pur avendo suscitato tanto scalpore solamente sette mesi prima, non poteva essere corroborato da alcuna testimonianza diretta del reale incontro con un UFO.

Così i funzionari del Progetto Sign furono costretti a compilare una *Estimate of the Situation* (una valutazione della situazione), cioè un rapporto in cui si faceva il punto sul problema dei dischi volanti. Conclusione dello studio: i dischi volanti erano di probabile origine interplanetaria.

Tale rapporto fu inoltrato per via gerarchica al Comando dell'Air Force il 5 agosto 1948, solo dodici giorni dopo il caso Chiles-Whitted.

Le sue conclusioni furono però respinte come non sufficientemente fondate, ed il documento venne fatto addirittura distruggere.