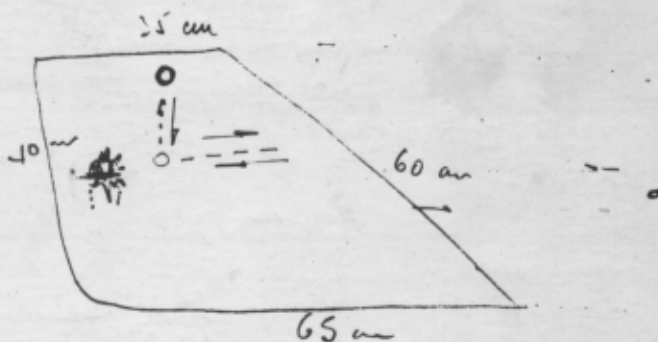




1

Fig. 2. A janela à esquerda (da cabine) e a maneira como nesta projetavam-se os movimentos do objeto desconhecido. Repare-se na seta assinalando movimentos do objeto até o parabrisa. Croquis do comandante Britto.



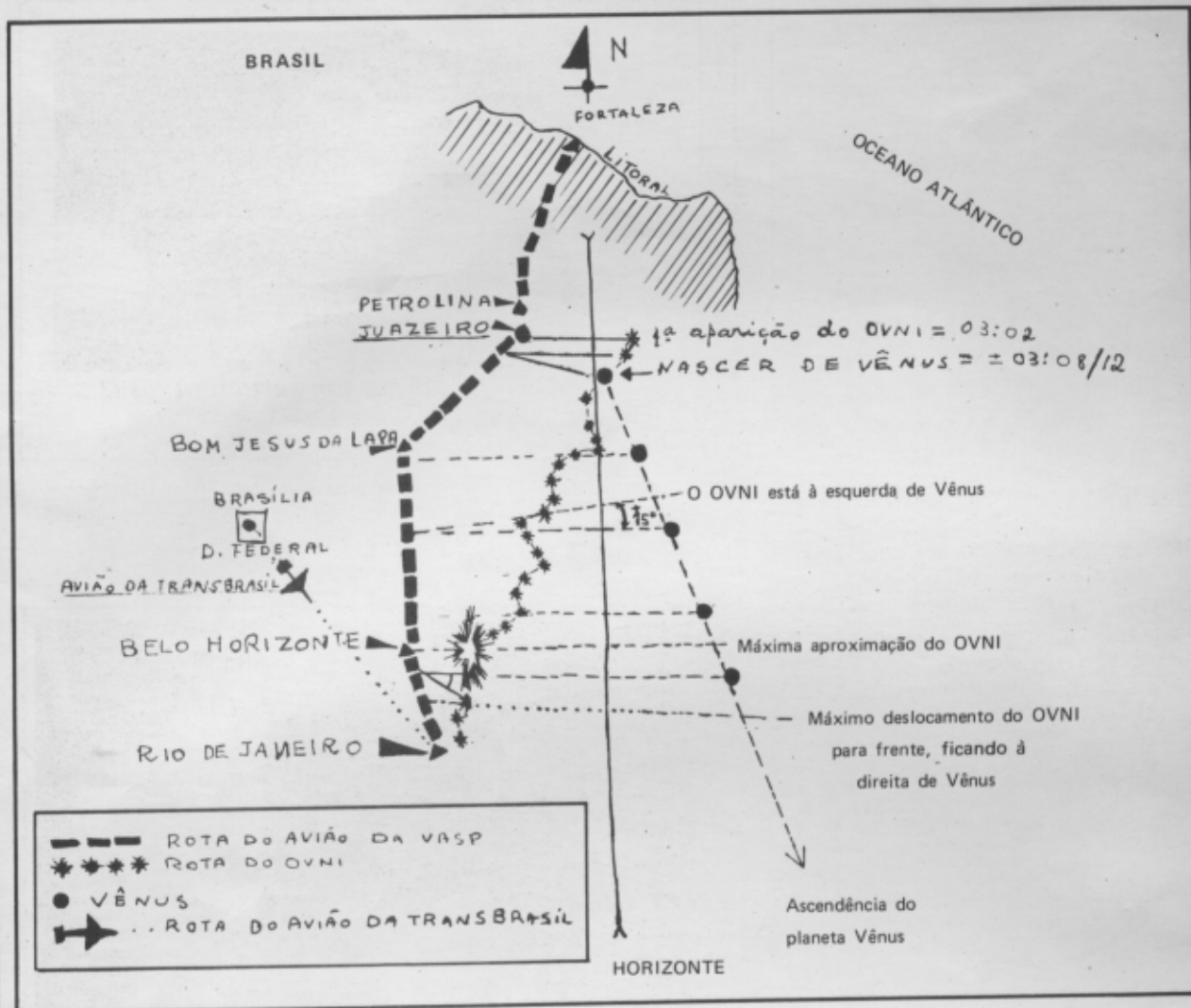
2

Disco voador acom



3

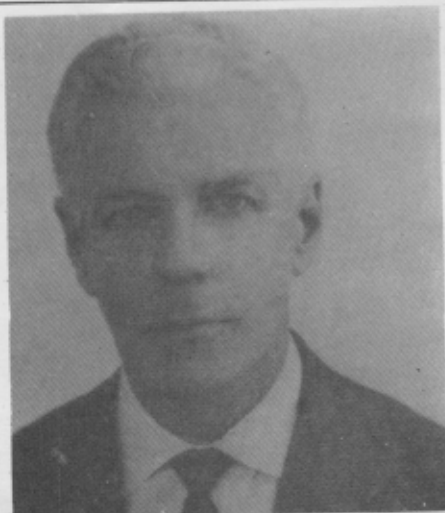
Fig. 3. O avião da VASP e seu comandante. Foto da "Última Hora" (Rio, 9.2.82).



CIPEX e GENA
2004

4

Fig. 4. Desenho de Cid Filgueiras — Rumo dos dois aviões, do OVNI (em projeção horizontal) e do planeta Venus (em projeção vertical acima do horizonte). Venus nasceu cerca de 6 min. após o avistamento do OVNI e este ficou à esquerda de Venus, ao sentido do vôo do avião da VASP.



5

Fig. 5. Foto do Ex-comandante Cid Filgueiras.

Fig. 6. Em A — O comandante Britto (à direita) e o fotógrafo Guaracy (à esquerda) comentando a foto (em B) que este último bateu na mesma noite em que o comandante avistou outro objeto (durante o voo do avião da VASP). Segundo "Zero Hora" (Porto Alegre (RS), 18.2.82).

CIPEX e GENA
2004



O objeto de Torres: um surto no Brasil?

B



O fotógrafo Guaracy e o comandante Brito se encontraram ontem

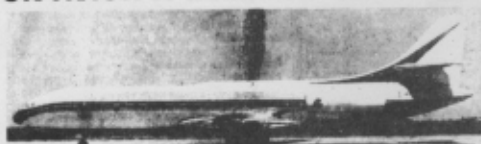
A

6

ABC, MARTES, 12 DE NOVIEMBRE DE 1979. PAG. 55.

TOMO TIERRA PRECIPITADAMENTE EN MANISES (VALENCIA)

ATERRIJAJE DE EMERGENCIA DE UN AVION A CAUSA DE UN "OVNI"



IN BALKENLETTERN berichteten die spanischen Zeitungen über die Begegnung der Caravelle mit den UFOs („Ovni“ ist das spanische Wort dafür). Die Sensation hielt die Iberische Halbinsel mehr als eine Woche lang in Atem. Unsere Bilder zeigen Ausschnitte aus der Tageszeitung „ABC“ und die Super-Caravelle, die von den unbekannten Flugobjekten angegriffen worden ist, zum Glück aber doch noch sicher landen konnte. 59 Österreicher lernten das Gruseln

“ATERRICE EN VALENCIA ANTE UN RIESGO REAL DE COLISION”

7

Fig. 7. Foto do avião Caravelle conforme publicado em ABC Martes — 13.11.79 e Samstag — Viena — 01.12.79.

1 - COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA

De acordo com a Assembleia da Sociedade convocada para o dia 13 de fevereiro de 1982 foi eleita a nova Diretoria para o quinquênio 1982/86, assim constituída:

Para Presidente:

Valter R. Aunier, acumulando as funções de 1º Vice-Presidente, 1º Tesoureiro e 2º Tesoureiro.

Para 2º Vice-Presidente:

Guilherme Pereira, acumulando as funções de 1º Secretário e 2º Secretário

Para membros do Conselho Fiscal:

Wilson Teixeira, Amanda Alves Pinto e Otto Erwin Gluck.

Para Suplentes do Conselho Fiscal:

Almir Bessaú e Francisco Sá Borges

NOTA:

Houve um hiato na emissão do Boletim, de novembro, por estarmos ocupados a compilar livro ufológico básico.

2 - DISCO VOADOR ACOMPANHA AVIÃO DE PASSAGEIROS DURANTE HORA E MEIA

(Com a colaboração dos Comandantes Gerson M. de Brito e Cid Filgueiras e da SREUV U.F.)

ÍNDICE

1 - Composição da Diretoria	7
2 - Disco Voador acompanha avião de passageiros durante hora e meia	7
3 - No passado, outro avião brasileiro também foi acompanhado por Disco Voador	17
4 - Caso de tutela e manipulação de noticiário ufológico	19
5 - English Summary	22

CIPEX e GENA
2004

longo hiato entre as duas edições se justifica pela ocupação da SREUV em preparar o Livro Branco dos Discos Voadores - "O Livro Branco dos Discos Voadores" - de Mirassol, com a ser publicada brevemente.

Todavia, às vezes é salutar a interrupção de um tempo de período de reconhecimento e sua descrição. Isto porque o tempo se encarrega de apagar as facetas mais sensacionais, e assim, indesejáveis, deixando, de outra forma, os fatos de maior peso e duração.

Além disso, pelo tempo decorrido, teve a atual edição a valiosa colaboração de dois especialistas no assunto. Primeiro, o próprio protagonista do episódio, o Comandante Gerson M. de Brito (veja fig. 1). Segundo, a ajuda de outro ex-comandante da aviação civil, o Dr. Cid Filgueiras (veja fig. 2), que brindou nossos leitores com excelente desenho explicativo sobre o assunto. Assim, devem lembrar-se os leitores da SREUV do interesse demonstrado pelo Dr. Filgueiras sobre a ufologia. Logo após isso, foi ele quem regrediu ao episódio ufológico, sob o pretexto de protagonizar o episódio de 25 anos de idade. Este, em 1957, havia visitado um disco voador que aterrissara perto de sua casa, e veio o

crítico mais adiante, no presente do texto. Felizmente quis o destino que ambos os comandantes, Brito e Filgueiras, tenham se cruzado. Se formos nos ao período pós-guerra, com Cid Filgueiras desmobilizado de aviação militar e então já ex-comandante do Comando Aerovias Brasil, que para observador chefe do Arco Aéreo. Entre os anos de 1956 e 1957, ele dava aulas de Física Aerodinâmica e Matemática para os pilotos da Aviação Civil. Foi nessa ocasião que Cid Filgueiras chegou a conhecer, como aluno, o hoje comandante Gerson Brito. Este, trabalhando para o Ufodoy, foi mais tarde contratado pela Vesp. Aos seus 30 anos de aviação, os últimos o Comandante Brito trabalhou para a Vesp, com o 20 mil horas de voo aos 45 anos de idade.

Além, assimelham-se bastante os perfis desses dois comandantes, Brito e Filgueiras. Ambos demonstram interesse pelo Ufodoy. Ambos ingressaram na aviação por via da aviação militar. Só que, enquanto o Comandante Brito começou sua carreira no período pré-guerra, como cadete-tenente, Cid Filgueiras, astrônomo amador e com interesse pelo Ufodoy, entrou pela Aviação Civil depois de seu serviço militar, convocado para a guerra, ingressando nesta com aviação militar, na Força Aérea dos Estados Unidos, onde ficou

1 - COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA

De acordo com a Assembléia da Sociedade de convocada para o dia 13 de fevereiro de 1982 foi eleita a nova Diretoria para o quinquênio 1982/86, assim constituída:

Para Presidente:

Walter K. Buhler, acumulando as funções de 1º Vice-Presidente, 1º Tesoureiro e 2º Tesoureiro.

Para 2º Vice-Presidente:

Guilherme Pereira, acumulando as funções de 1º Secretário e 2º Secretário

Para membros do Conselho Fiscal:

Wylson Teixeira, Amanda Alves Pinto e Otto Erwin Gluck.

Para Suplentes do Conselho Fiscal:

Almiro Baraúna e Francisco Sá Borges.

NOTA:

Houve um hiato na emissão do Boletim, de ano e meio, por estarmos ocupados a compilar livro ufológico básico.

CIPEX e GENA

2004

2 - DISCO VOADOR ACOMPANHA AVIÃO DE PASSAGEIROS DURANTE HORA E MEIA

(Com a colaboração dos Comandantes Gerson M. de Britto e Cid Filgueiras e da SBEDV (W.B.)

2.1. INTRODUÇÃO

O episódio em questão aconteceu no final do período que vai de setembro de 1980 a abril de 1982, todo ele coberto pelo boletim anterior da SBEDV, nº 136/145. Porém, o atual, de nº 146/154, com edição em outubro de 1983, somente agora vai tratar dos aproximadamente 18 meses que então se passaram de maio de 1982 a outubro de 1983. O longo hiato entre as duas edições se justifica pela ocupação da SBEDV em preparar o "Livro Branco dos Discos Voadores - O Caso de Mirassol", obra a ser publicada brevemente.

Todavia, às vezes é salutar a interposição de bom lapso de período entre o acontecimento e sua descrição. Isto porque o tempo se encarrega de apagar as facetas mais sensacionalistas, e assim indesejáveis, realçando, de outra forma, os lances de maior peso e duração.

Além disso, pelo tempo decorrido, teve a atual edição a auspiciosa colaboração de dois especialistas no assunto. Primeiro, a do próprio protagonista do episódio, o Comandante Gerson M. de Britto (Veja fig. 1). Segundo, a ajuda de outro ex-comandante da aviação civil, o Dr. Cid Filgueiras, (Veja fig. 5), que brindou nossos leitores com excelente desenho explicativo sobre o evento. Aliás, devem lembrar-se os leitores da SBEDV do interesse demonstrado pelo Dr. Cid Filgueiras sobre a ufologia. Exímio hipnólogo, foi ele quem regrediu ao episódio ufológico, sob transe, o protagonista do caso mencionado a seguir, Assis Antônio de Ávila, operário de 28 anos de idade. Este, em Pelotas, RS, havia visitado um disco voador que aterrissara perto de sua casa, e veio

ao Rio de Janeiro, para nos visitar e ser então submetido à regressão ao episódio. Todo este fato está descrito no boletim nº 132/135, págs. 46 a 57. Adicionalmente, no passado, quando ainda piloto de aviação, o Dr. Cid Filgueiras viu seu avião acompanhado por um UFO. Este caso, até agora ainda não relatado aos nossos leitores, será descrito mais adiante, no presente boletim. Afortunadamente quis o destino que anteriormente os caminhos de ambos os comandantes, Britto e Filgueiras, tenham se cruzado. Referimo-nos ao período pós-guerra, com Cid Filgueiras desmobilizado da aviação militar e então já ex-comandante do Consórcio Aerovias Brasil, que fora absorvido pelo Loyde Aéreo. Entre os anos de 1956 e 1957, ele dava aulas de Física Aerodinâmica e Matemática para os co-pilotos do Loyde. Foi nessa ocasião que Cid Filgueiras chegou a conhecer, como aluno, o hoje comandante Gerson Britto. Este, trabalhando para o Loyde, foi mais tarde contratado pela Vasp. Dos seus 30 anos de aviação, os últimos o Comandante Britto trabalhou para a Vasp, contando 20 mil horas de voo aos 45 anos de idade.

Aliás, assemelham-se bastante os destinos desses dois comandantes, Britto e Filgueiras. Ambos demonstram interesse pelos OVNI's. Ambos ingressaram na aviação pela atividade militar. Só que, enquanto o Comandante Britto começou sua carreira, no período pós-guerra, como cadete-do-ar, Cid Filgueiras, astrônomo amador e com atração pelos céus, optou pela Aeronáutica durante seu serviço militar. Convocado para a guerra, ingressou nela como aviador militar da Força Aérea dos Estados Unidos, após fazer

os devidos cursos naquele país. De volta dos combates, tornou-se Instrutor na Escola de Aeronáutica na Base Aérea do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Em 1949, passou para a aviação civil, tornando-se co-piloto e depois comandante de avião no Consórcio Aerovias Brasil.

CIPEX e GENA
2004

2.2. AINDA SOBRE PECULIARIEDADES ENVOLVENDO O ASSUNTO DISCO VOADOR

Acreditamos que na Antiguidade eram raros os avistamentos de discos voadores, conforme explicado no livro em edição que mencionamos. Porém, a comunicação eletrônica de hoje em dia com as massas traz fator novo para a penetração e difusão rápida do assunto, até às choupanas mais longínquas das regiões terrestres.

Mas, embora o episódio do Comandante Britto tenha contado com a merecida difusão em nosso país, ela não alcançou o exterior, já que o assunto UFO é o mais temido pela política Internacional. É temido em especial pelas hegemonias, que procuram censurá-lo, cercá-lo, difamá-lo e despistá-lo. Essa tendência explica-se pelo permanente estado de embriaguez de que estão possuídas muitas das pessoas ao nosso redor. Desta embriaguez devemos excluir os passageiros do avião da Vasp, em voo noturno, classe econômica, sem comida e sem bebidas (alcoólicas). Mas não queremos nos referir à embriaguez etílica e sim àquela originada do orgulho e do posicionamento da pessoa, seja na direção de seu país e da humanidade, seja imaginário ou real, no campo científico, político, econômico ou militar. Este delicioso estado de embriaguez pela megalomania e paranóia antropocêntrica fica ameaçado pelas notícias da vinda e da presença de forças extraterrestres, superiores a nós, terrenos, em tecnologia, inteligência e quizá ainda no nível moral. Dessa forma, as forças reacionárias de todo o globo terrestre, mesmo as antagônicas como as da Rússia e Estados Unidos, unificam-se no combate aos extraterrenos. Porém, esta guerra terrestre não se faz de modo aberto. Porque, para isto, seria necessário mobilizar as massas, traíndo assim as inconfessáveis e incômodas, mas verdadeiras, razões de tal combate. Esta guerra é feita de maneira sub-reptícia, só pelo despistamento e cerceamento do assunto, às vezes apenas perceptível em certos recortes de jornais, talvez até de alguns que trataram de focalizar o episódio do avião da Vasp.

Mas nem todos os homens se encontram em estado de embriaguez ou têm medo de olhar de frente a verdade, conforme se diz do avestruz. E também nem todos possuem aridez dos sáurios e mastodontes, que não puderam adaptar-se a novas condições climáticas e por isso desapareceram. Deste modo, vamos, de frente e mais de perto, encarar o evento do avião da Vasp.

2.3. O EPISÓDIO

A 1h 50 min, de madrugada, na segunda-feira, dia 9/2/82, no voo nº 169, o avião da Vasp (12, 19), um Boeing 727, prefixo PPSNG (Veja fig. 3), com aproximadamente 145 passageiros a bordo, sob o comando de Gerson Maciel Britto, decolou do Aeroporto Pinto Martins, de Fortaleza, CE, com destino ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e, de lá, findar seu voo no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, Capital.

O tempo para voo apresentava-se bom, com céu claro, estrelado e lua cheia. Dessa maneira, após aproximadamente uma hora de voo, o comandante do aparelho passou o comando do avião para o piloto automático, podendo assim observar atentamente o céu. Com 72 minutos de voo, quando eram então 3h 2 min, o avião já havia ultrapassado seu ponto de controle ("check point") pela Terra, o que fica à altura de Petrolina, cidade pernambucana já na fronteira com o Estado da Bahia. Voando a uma altitude de 9.400 m e velocidade de 950Km por hora, neste momento estava chegando à altura da cidade de Juazeiro, no Estado da Bahia. Foi quando, pela janela à esquerda de seu assento, e assim a 90 graus, o Comandante Gerson Britto viu despontar no horizonte uma intensa luminosidade a aproximadamente 50 quilômetros de distância. Esta luz projetava-se quase no meio de sua janela (fig. 1 e 2).

O Comandante Gerson comentou o fato com seu co-piloto e engenheiro de voo. Ambos lembraram-se da hipótese de se tratar do farol de algum outro avião em decolagem ou aterrissagem e assim, para segurança mútua de ambos os aparelhos, o comandante tentou comunicar, de seu lado, a presença de seu avião, da Vasp, ao outro, acendendo e apagando o farol de aterrissagem, fazendo ainda sinalização com as luzes de navegação. Porém, foi tudo em vão. Não veio resposta alguma do lado da estranha luz, que, nesta sua posição, parecia estritamente acompanhar o avião da Vasp. Isto, aparentemente, pois fazia algumas acrobacias, como por exemplo, ora aproximar-se mais um pouco ora afastar-se de novo, conforme pareciam

indicar os aumentos ou diminuições do diâmetro desta luz. A luminosidade executava ainda movimentos lineares próprios como pequenas subidas de uns 15 centímetros, quando projetadas na janela do avião, para depois retornar ao local de origem, no horizonte, fazendo em seguida leves adiantamentos e novos retornos.

Aos 6 minutos de voo sobre o Estado da Bahia, e assim às 3h 8 min, surgiu um planeta no horizonte para o avião da Vasp. Era Vênus, com diâmetro três vezes menor que o da enigmática luz, nascendo a uns 10 ou 15 graus para a direita da dita luz. A partir daí, tornou-se fácil distinguir Vênus do foco de luz. Este último encontrava-se mais ou menos ao nível do avião, a 90 graus, limitando-se aos movimentos lineares já explicados. Já Vênus caracterizava-se por uma contínua e inalterada ascensão no firmamento, em linha reta. (Fig. 4).

Mais adiante, na altura da cidade de Bom Jesus da Lapa, ainda no Estado da Bahia, a estranha luz, já então denominada "objeto luminoso", descaracterizava-se como nave "não-terrestre". Isto, por adiantar-se ao avião da Vasp em lances vertiginosos, pulando de sua posição lateral a 90 graus à esquerda do aparelho, 10 a 15 graus à esquerda do planeta Vênus (em ascensão), para ficar em frente e à direita deste planeta, chegando até a ser visualizado pelo comandante de frente, na parte esquerda do parabrisa da cabine de comando. Em seguida esperava adiante até o avião de novo empalar-se ou em pulo vertiginoso voltava atrás, ao ponto anterior, à esquerda do avião. O objeto tomou coloração entre vermelho-laranja, azul e branco, continuando a acompanhar o avião pela esquerda. Isto motivou consulta pela segunda vez e mais uma terceira ao Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego (Cindacta) de Brasília, Distrito Federal. O Comandante Brito indagava a este centro sobre a possível presença de "outro tráfego" nas vizinhanças do avião. Entretanto, todas as consultas foram respondidas negativamente pelo Cindacta.

O Comandante tinha diante de si a responsabilidade pela vida de seus passageiros, pelo grande capital empatado pela Vasp num Boeing 727, além da lembrança e desvelo que sentia por seus entes queridos em casa, a encantadora esposa e quatro filhos. Por o Cindacta negar a presença do imponderável objeto, talvez de forma maior e de origem extraterrestre, embora não esboçasse ameaça mas teimando em acompanhar o avião ignorando os sinais de faróis feitos por este último, por tudo isto, o Comandante

Britto prosseguia solitário a enfrentar o enigma. Este impasse somente ele poderia resolver. E, neste sentido, como uma oração, ele procurou projetar mentalmente seus anseios para o objeto luminoso. Apelava assim à inteligência estranha através de sua própria mente, utilizando-se daquilo que se chama telepatia. Como se fosse uma resposta de compreensão positiva e mútua, o objeto luminoso aproximou-se vertiginosamente do avião da Vasp. Este fato evidenciou-se pelo aumento súbito do diâmetro da luminosidade, que agora tomou brilho incommum, de maneira a chegar a inundar a cabine de comando do avião como se fosse pela luz do luar. Aliás, os passageiros que depois descreveram o aspecto dessa luz, quando ela lançava raios de diversas cores, tiveram suas descrições identificadas com as do comandante. Foram presenciados também pelos passageiros os tais adiantamentos vertiginosos do objeto na sua rota, reconhecidas como muito além das possibilidades da atual tecnologia terrestre.

Pela nova fase do episódio, logicamente o comandante mais uma vez sentiu-se induzido a pedir informações aos radares do Cindacta sobre a possibilidade de o avião da Vasp estar sendo acompanhado por um desconhecido e misterioso objeto luminoso. E, verdadeiro milagre, desta vez o Cindacta acusou o alvo indicado pelo Comandante Brito. O Centro de Brasília dizia que, a oito milhas e assim 13 quilômetros, encontrava-se um alvo à esquerda do avião, visto às 9 horas (ou 90 graus), segundo declarava. Essa informação positiva foi fornecida pelo radar do Cindacta após ter interpelado dois outros aviões que seguiam a rota do aparelho da Vasp. Um deles era da Aerolíneas Argentinas, prefixo 169 (igual ao avião da Vasp), com 30 minutos de atraso de voo. O outro era da Transbrasil, com 15 minutos de voo com relação ao do avião da Vasp. Mas, embora o piloto do avião das Aerolíneas Argentinas, em radiofonia, tivesse antes confirmado o avistamento do objeto luminoso, posteriormente o negou, apesar de a afirmação continuar a constar na gravação feita por ambos os aviões. O avião da Transbrasil, um Boeing 737/100, voo 177, de Manaus, AM, para o Rio de Janeiro, havia feito escala programada em Brasília. Todavia, estava agora com 15 minutos de atraso de voo sobre o avião da Vasp. O co-piloto do aparelho da Transbrasil, Mário Pravato, de 36 anos de idade, sendo dez na aviação, e sete mil horas de voo (12, 13), na ocasião no comando, já às 3h 40 min também havia percebido a luminosidade enigmática, porém mais longe dela que o avião da Vasp, por voar à direita deste último

(ver desenho da figura nº 4). Aliás, a respeito desta luminosidade ele já havia trocado opinião com o comandante de seu avião, Milton Missaglia, com oito mil horas de voo e dez anos a serviço da companhia aérea. (15). Além disso, os dois haviam também registrado a troca de mensagens radiofônicas entre o avião da Vasp e o Cindacta de Brasília, sobre a presença do objeto luminoso. E, logo mais adiante, após o avião da Transbrasil ter sido consultado pelo Cindacta, sobre o estranho objeto, a resposta do Centro foi ouvida pelo co-piloto Mário Pravato com "clareza 5", o que quer dizer clareza absoluta de voz. Nesta resposta, o Cindacta confirmava as indagações do avião da Vasp, atestando a "presença de tráfego" nas vizinhanças, esclarecendo ainda que realmente o objeto achava-se à esquerda, "a 9 horas" do avião e à distância de oito milhas (13 quilômetros).

OBSERVAÇÃO DA SBEDV

Posteriormente, em 12/08/83, o Comandante Britto explicou-nos que, com seu braço (aproximadamente 68 centímetros de comprimento) estendido, a unha de seu polegar, de cerca de 15 milímetros, chegava a cobrir o objeto luminoso, igualando-se ao seu diâmetro. O diâmetro da unha se relaciona ao comprimento do braço, conforme o diâmetro procurado "x", do objeto, relaciona-se à sua distância real (mensurada) de 13 quilômetros (ver figuras e cálculos nos Boletins da SBEDV nºs. 81/84, págs. 242-243; 85/89, págs. 27-28; fig. 35; 112/115, fig. 35; e 132/135, fig. "N"). Temos então a seguinte relação:

$$\frac{X}{13.000} = \frac{15}{680}; \text{ daí, ser } X = \frac{15 \times 13.000}{680}$$

= 286 metros. Este achado corresponderia ao diâmetro total do fulgor luminoso. Só um terço desta luminosidade correspondia ao seu núcleo, que se apresentava nítido, definido (e metálico?); então, o objeto, só, teria diâmetro de um terço, ou sejam 95 metros. Essa dimensão do diâmetro do objeto seria comparável aproximadamente à de dois aviões Jumbo juntos, conforme calculou o Comandante Britto.

O objeto luminoso continuou na sua faixa de acompanhar a rota do avião da Vasp. Entretanto, sobre a Serra do Mar, na descida de nível de voo, na região de Barra do Piraí, RJ, onde havia nebulosidade, o avião começou a passar por diversas nuvens. Por momentos então a tripulação do avião perdeu de vista a luminosidade. Mas esta prosseguiu acompanhando o avião, pois logo em seguida, ultrapassada a nebulosidade o

objeto estranho foi avistado novamente. Assim, ora desaparecia, ora reaparecia para os espectadores do avião, como se estivesse atravessando as nuvens (12). O avião da Vasp, usando o rádio, fez contato com a torre de controle de tráfego do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, às 4h 20 min. A torre indicou para aterrissagem a pista nº 14. O avião foi baixando e aproximando-se mais, já agora sobre a região de Nova Iguaçu e depois sobre Duque de Caxias, RJ, e começou a fazer sua curva para a esquerda a fim de poder enquadrar-se à pista 14 de aterrissagem do aeroporto. Quando o avião fez essa curva, o objeto "não quis mais acompanhá-lo", segundo mais tarde poeticamente assim se expressou escritor focalizado mais adiante. O objeto permaneceu estacionado sobre a Baía de Guanabara, conforme visto nesse momento da cabine de comando e assim em frente ao avião. E, como era de seu dever, isto foi imediatamente comunicado à torre de controle pelo Comandante Britto. Este fato deu-se 3 a 4 minutos antes da aterrissagem do avião na pista 14. O pouso do avião foi feito às 4h 37 min.

Em síntese, o estranho objeto voador, exibindo performances de tecnologia não-terrestre nos seus movimentos rápidos e efeitos luminosos, chegando a distância de até 13 quilômetros, durante aproximadamente hora e meia havia acompanhado o avião da Vasp em seu percurso de aproximadamente Km de 3 horas e 47 minutos, do Ceará ao Rio de Janeiro.

OBSERVAÇÃO DA SBEDV

Este acompanhamento do avião por objeto não-terrestre (e assim seguramente caracterizado como objeto extraterrestre) de maneira alguma pode ser chamado de "perseguição", conforme jornais de tendências sensacionalistas o fizeram (19). Aliás, o aparecimento extraterrestre causou toda uma série de reações em órgãos terrestres, alguns até assinalados pela imprensa, citados mais adiante.

2.4. AVISTAMENTO DO OBJETO: PELO AVIÃO DA TRANSBRASIL DURANTE A ATERRISSAGEM E, DE TERRA FIRME, POR OBSERVADORA DE NITERÓI, DO OUTRO LADO DA BAIÁ DE GUANABARA.

O Atraso do avião da Transbrasil sobre o da Vasp no início era de 15 minutos. Na

hora da aterrissagem, supostamente às 4h 41 min, esse atraso fora reduzido para 4 minutos, por ter o aparelho da Vasp pousado às 4h 37 min. Conforme testemunhariam depois aos jornalistas (13), os comandantes do avião da Transbrasil, durante suas manobras de pouso no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, ainda avistaram o objeto luminoso. É de se comentar que os comandantes da Transbrasil não alertaram seus passageiros sobre o episódio.

Devia tratar-se do mesmo objeto luminoso que fora observado às 5 horas da madrugada, do bairro Vital Brasil (20, 24), Niterói, RJ, por Virgínia Drummond, parente do poeta Carlos Drummond de Andrade.

Aquela hora, Virgínia Drummond havia se levantado para tomar um remédio e, "passando pela sala", viu "da janela sobre as águas da Bahia de Guanabara algo tão luminoso como se fosse uma estrela muito grande multicolor"... "como se fosse metade da lua cheia"... "na parte de baixo uma espécie de dois raios grandes, um maior que o outro e um para cada lado. O mais comprido variava de cor, era azul claro, depois passou para o verde-alface". Virgínia acordou sua filha Liana, de 12 anos, e com ela ficou observando o objeto por uns 20 minutos. Liana descreveu outras variações de cores de arco-íris no objeto. Quando as duas começaram a ouvir barulho de aviões, disse Virgínia: "a luz muito forte (do objeto) foi encolhendo e se tornou um ponto no céu, que depois desapareceu completamente".

2.5. OUTRAS TESTEMUNHAS AVISTAM OVNI: NAQUELA NOITE.

1) Poderia tratar-se do mesmo disco voador que, antes de iniciar seu "show" às 3h 8min para o Comandante Britto, no Estado da Bahia, tivesse se exibido no Estado do Rio de Janeiro às 23 horas, agora com data de 8/2/82. É o que foi testemunhado pelos dois estudantes João Carlos e Zilmar de Aquino, que quase pararam seu automóvel para apreciar melhor as evoluções de um disco voador na rodovia BR-101, nas vizinhanças dos rastreadores da Embratel perto de Itaboraí, RJ, aproximadamente às 23 horas. Observando o UFO, Zilmar, ao volante, acordara João Carlos, que dormia, pois ambos haviam saído de Marataízes, sul do Espírito Santo, às 17 h 30 min, de demanda ao Rio de Janeiro. "A princípio pensaram tratar-se de manobras de aterrissagem, no vizinho aeroporto do Rio, de um avião",

de tamanho muito, mas muito grande" (SBEDV: Seria do tamanho de dois aviões Jumbo?). "Mas o objeto era brilhante, emitindo luzes coloridas", "voava em baixa velocidade, ora na frente ora atrás, ora à direita, ora à esquerda do automóvel, ora a 800 metros de altura, ora quase parando, ora perto do chão, alternando sua posição no céu com facilidade", "tinha formato oval do jeito de bola de "rugby", ainda possuindo formações laterais, luminosas e azuladas", "deixando atrás de si (esteira de um) clarão vermelho-laranja" (17). As duas testemunhas vieram falar somente mais tarde, quando, à sua chegada ao Rio de Janeiro, ouviram os comentários sobre o avistamento feito pelos passageiros do avião da Vasp.

Naturalmente, poderia também ser um outro disco voador e não necessariamente o mesmo avistado pelo avião da Vasp.

11) Naquela noite de 8 para 9/2/82, houve mais dois avistamentos de discos voadores, aliás documentados por fotos e filmes. Mas nada podemos afiançar sobre o avistamento destes dois objetos com o observado pelo avião da Vasp.

A revista "Isto É" (11) refere-se ao filme colorido (Super 8) de Gilberto Vanzelli, ex-piloto e hoje diretor da empresa Massari, de São Paulo, ainda na presença da esposa.

No dia 10 (fevereiro de 1982), quarta-feira, quando visto no programa da TV Bandeirantes, por Inácio Walmonge Martins, do Instituto de Pesquisas Espaciais de São José dos Campos, SP, este primeiro pensou tratar-se de filmagem de um meteoro. Porém, depois impressionando-se com a intensidade e movimento da luz do objeto, observou: "não é avião, nem balão, nem corpo celeste", "o Comandante Britto tem razão para dizer (do objeto por ele visto) tratar-se de objeto não-identificado".

Além disso, em Torres, RS, (11, 26), Guaracy Andrade fotografou, na praia da Guarita, um objeto no céu à noite, presumivelmente à altura de 2.400 a 3.000 metros (ver fig. nº 6).

2.6. O AVISTAMENTO RELATADO PELOS PASSAGEIROS.

A descrição do objeto luminoso pelo Comandante Britto e seus croquis a respeito (ver fig. 1) foram posteriormente endos-

sadas pelos passageiros do avião como, por exemplo, Maria de Fátima Martinelli e Maria Xavier Pires (24). As eventuais diferenças no objeto visualizadas ou interpretadas por um ou outro passageiro não se contradizem de modo algum nem invalidam o testemunho do comandante. Pelo contrário, olhos e mentes diferentes, cada um a seu modo, costumam realçar estas ou aquelas características de determinado episódio, as quais, pela experiência e pelas peculiaridades, são aptas a chamar mais a atenção a cada personalidade.

Assim, Eliane Belashi (12, 25), 28 anos, orientadora pedagógica, relata que foi aparentemente acordada por "uma imensa luz que enxerguei do lado de fora, como uma bola de futebol incandescente, exatamente onde eu estava sentada, ou seja, sobre a asa esquerda. O clarão era muito forte", "o avião por dentro ficou inteiramente iluminado"; "quando abri os olhos, pensei que as luzes do avião tivessem se aceso"; "pouco depois, pelo interfone, o comandante acordou os passageiros para comunicar o que estava acontecendo. (Aí, o objeto, para mim), já uns dez minutos estava emitindo lampejos a cerca de oito milhas de distância do avião".

Bento Lacerda César (11), 65 anos, coronel reformado do Exército, médico em Rio Claro, SP, declara: "(a forma do objeto) era parecida com uma salsicha afunilada nas duas pontas". Walter Franco (24) disse que "a coisa mudava de forma, para cima e para baixo". E Walter Macedo, (25), 47 anos, funcionário aposentado do Jôquei Clube de São Paulo, ficou impressionado com as manobras do objeto, que "andava mais rápido do que o avião", e seu aspecto era de "oito estrelas juntas, com clarão azulado".

Lígia Auxiliadora Rodrigues, 23 anos, do Estúdio Rush, em São Paulo, chegou a fotografar o objeto em cores. Na foto, este apareceu como uma série de riscos azuis, vermelhos e brancos, enquanto que, a olho nu, o UFO apresentou-se para ela como uma "luz de grande intensidade".

A passageira Silêzia Paes Del Rosso, sentada atrás do Bispo Auxiliar de Fortaleza, Dom José Teixeira, comentou que os religiosos Dom Edmilson Cruz, Bispo de Cratos, Dom Pompeu Bessa, de Limoeiro do Norte (11, 12) e Dom Aloísio Lorscheider, Cardeal Arcebispo de Fortaleza, todos a caminho da XX Assembleia Geral da CNBB (Comissão Nacional dos Bispos Brasileiros) em Itaici, SP, (23), "não querem acreditar nessas coisas" (de discos voadores), "não procuraram olhar pelas janelas". Dom Aloísio

(23) justificou-se: "acordei com a comunicação" do comandante anunciando o avistamento do objeto luminoso, "mas preferi deixar o disco voador para lá", "não olhei". Entretanto, continua Silêzia dizendo que depois os religiosos "ficaram interessados em saber o que eu havia visto. E realmente vi" (o objeto). Ele "brilhava como uma lâmpada de vapor de mercúrio de iluminação pública"; "eram luzes em número de cinco, umas separadas das outras", "lembravam um lustre achatado". "Fiquei empolgada" e "todos os passageiros procuravam inteirar-se do avistamento disputando as janelas à esquerda do avião", mas "mesmo assim estavam bem calmos, como se estivessem acostumados a ver todos os dias os objetos voadores não-identificados". "Para mim isto foi pela primeira vez" (12).

2.7. ECOS E REPERCUSSÕES APÓS ATERRISSAGEM DO AVIÃO

Os jornais noticiaram (12) que "uma esquadrilha da FAB da Base Aérea de Santa Cruz decolou imediatamente", "mas nada encontrou". E, "ao desembarcar no Galeão, antes de seguir viagem para São Paulo, o Comandante Britto foi informado de que há dois dias está sendo observada uma estranha sinalização e que um grupo de caça está em 'stand by' (alarme), preparado para qualquer eventualidade". Todavia, no dia seguinte (24), estas últimas informações (12) foram todas negadas pelo Serviço de Relações Públicas da Base Aérea de Santa Cruz, a mando de seu comandante, Coronel Luiz Carlos Picorelli.

Naquela madrugada do dia 9/2/82, uma terça-feira, o Comandante Britto seguiu para São Paulo com seu avião (19). Lá, ficou retido para fazer os devidos relatórios sobre o episódio, porquanto "existe acordo internacional de, em tais casos, a empresa entrar em contato com a NASA dos Estados Unidos, a qual possui satélites de longo alcance" para observação das incursões extraterrestres. O fato é que o Comandante Britto só voltou naquele dia, de São Paulo, pela ponte aérea, às 17 horas.

OBSERVAÇÃO DA SBEDV

Possivelmente o complexo espacial de Novosibirsk, russo, corresponde à NASA, norte-americana. Assim, seria um tal V.X. Sanarov, de Novosibirsk (Boletim nº 121/125, págs. 11-12), o encabeçado pelo acordo internacional, de levar tal ação enconberta em relação traterrestres (e aos ufólogos)?

2.8. OUTROS EPISÓDIOS UFOLOGICOS JÁ PRESENCIADOS PELO COMANDANTE BRITTO

Segundo informou posteriormente o Comandante Britto, este fora o seu quarto episódio com disco voador, quando em comando de avião (19). O encontro mais impressionante deu-se em 1978 (três anos e meio antes), quando pilotava um Boeing 737 (5). A luz que avistara naquela ocasião possuía a mesma forma da atual, mas ela fazia manobras à frente de seu avião, em forma de semicírculos e parábolas, impossíveis de serem realizadas por avião terrestre.

O fato aconteceu nas vizinhanças da cidade de Governador Valadares, MG. Logo após decolar do Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte, o comandante percebeu que uma luz se aproximava de seu avião, pela frente. Na ocasião, o fato foi presenciado também pelos comandantes de outros aviões um jato da Pan American, um da Transbrasil e um Leader-Jet da empresa Líder.

O primeiro avistamento do disco voador pelo Comandante Britto ocorreu em 1964, a bordo de um C-46, em voo entre Terezina, PI, e Fortaleza, CE. O segundo avistamento foi de avião Viscount, entre Campo Grande, MS, e São Paulo, Capital. O fato aconteceu de dia e foi observado também pelo primeiro oficial de voo. O disco voador apresentou-se sob a forma de esfera metálica, numa altitude entre 4.000 e 5.000 pés, refletindo-se ao sol. O radar da época não possuía o alcance dos de hoje. Nas ocasiões todos os quatro eventos foram comunicados aos centros de controle de voo. Dos quatro avistamentos, só o penúltimo, em 1978, teve alguma semelhança com o último. Em ambos houve acompanhamento ao avião pelo disco, mas apenas no último foi feita a tentativa de comunicação telepática.

2.9. UMA HIPÓTESE

No livro (ainda não editado) da SBEDV, citado neste Boletim, foi aventada hipótese de que o pensamento não se irradiaria por meio de ondas eletromagnéticas, mas seria transmitido "instantaneamente", mesmo entre vastas distâncias, por meio de subpartículas atômicas elementares, os "taquions", por enquanto de existência somente teórica (ver Bol. da SBEDV Nº 60/61 de Jan. - Abr. - 1968, pág. 6 e Frankfurter allg. Ztg. 6 - 12 - 67).

Adicionalmente pode-se admitir a hipótese da existência, entre os extraterrestres, de aparelhagem específica e capaz de

captar, amplificar e analisar a qualidade do molde mental que os emitiu (obs.: entre nós, na Terra, já existem equipes trabalhando "no aperfeiçoamento de aparelhos destinados a ampliar o âmbito da captação de mensagens por telepatia" (21-A). Supondo que os moldes mentais dos indivíduos se diferenciam individualmente conforme as nossas impressões digitais, poder-se-ia admitir então que, já à distância, os extraterrestres conseguiriam distinguir as pessoas pela peculiaridade de seu molde mental emissor. Assim, talvez os ufonautas fariam uma prévia seleção das mentes dos indivíduos terrestres com quem iriam contactar, evitando então os egoístas, os fanáticos totalitários, os beligerantes, os fechados a novas idéias.

Desta forma, também hipoteticamente, os tripulantes da nave extraterrestre, objeto deste caso, acompanhando o avião da Vasp, também poderiam ter reconhecido, entre os passageiros, uma pessoa que em três ocasiões anteriores já fora observada. Referimo-nos aqui especificamente ao Comandante Britto, hipoteticamente reconhecido no 4º encontro novamente pelos extraterrestres, graças ao seu "molde mental".

Se, por parte dos ufólogos, há a aceitação do fato de os extraterrestres serem capazes de monitorizar à distância a nossa presença física e a de nossos aviões, tudo fala em favor de que são capazes também de à distância, monitorizarem os nossos pensamentos. Desta maneira, frente a frente com os extraterrestres, e ainda longe deles, não convém esboçar atitude hostil, mas, pelo contrário, procurar relacionamento cordial (mesmo porque, em qualquer outra hipótese, resta-nos a certeza da sua absoluta superioridade física, evidentemente a nosso desfavor em caso de uma nossa atitude rebelde ou beligerante...).

Mas, se nos faltar humildade para encarar a verdade, no dia em que nos defrontarmos com ela estaremos desperparados para isto e inclinados a entrarmos em pânico. Mais adiante, será relatado tal exemplo de piloto espanhol que se tornou presa fácil dessa teia terrestre de fobia e desinformação ufologica.

OBSERVAÇÃO

E esta campanha de desinformação ufológica tem neutralizado as advertências, feitas pelos extraterrestres em relação ao perigo desencadear-se na Terra desastre eco-

lógico e/ou holocausto suicida das fações antagonicas terrestres, e tudo isto pela nossa abordagem materialista da vida. Desta maneira não é de admirar de nós terrestres não termos penetrado no espírito e concepção cósmica dos nossos visitantes extraterrestres. Daí pipocarem tantas perguntas em nossos espíritos terrestres, para as quais, como as três assinaladas em seguida não temos respostas prontas ou não quizessemos encarar como verídicas as respostas válidas.

São as seguintes algumas destas indagações:

- 1º - *Se realmente os extraterrestres entre nós estão à procura de "mentes afins", porque então não contactaram mais a miude pessoas notoriamente em condições na Terra e posição intelectual e social como por exemplo agentes governamentais, a "dar saída" ao magno problema?*
- 2º - *Já que até hoje os extraterrestres talvez pela lei da "não interferência" não nos quizerem prejudicar, nem ajudar-nos de maneira espetacular, por que então teriam necessidade de contactar entre nós "mentes afins"?*
- 3º - *Uma vez que ultimamente o desenvolvimento tecnológico terrestre com o advento das bombas atômicas e raio laser está tomando guinada extremamente perigosa, não só para nós, mas também para os extraterrestres, porque os últimos, por serem mais poderosos e assim os únicos a poderem ajudar os fracos terrestres, porque já não o fizeram durante os 30 anos de visitas, nem sendo por intervenção armada para ensinar-nos comportamento menos materialista, causa única de nosso descalabro terrestre?*

2.10. AFIRMAÇÕES E CONTESTAÇÕES COM REFERÊNCIA AO CINDACTA

Logo no dia do evento e do furo jornalístico (23), dizia-se que o "ponto" (vis-tonna tela do radar) "na fraseologia técnica do controlador de radar não significava a identificação de alvo (concreto, real)". No dia seguinte, (6, 13), o chefe da divisão de operações do Cindacta de Brasília, Major-Aviador José Orlando Belon, declarou que "em relação ao ponto que o controlador de vôo informou ao Comandante Ger-

son (Comandante Britto) também estar vindo na sua tela de radar, os técnicos do Cindacta voltaram a dizer que isso não significa que ele (Comandante Britto) tenha visto um objeto estranho, com massa que pudesse ser identificado como (objeto) estranho naquela rota". Posteriormente (25) afirmou ainda que "o ponto luminoso no radar era apenas defeito do aparelho". Todavia, ao mesmo tempo o Major-Aviador Belon enfraqueceu esta sua afirmação negativista, quando adicionou que era "essa a quarta vez, desde 1976, que os radares do Cindacta registram a presença de objetos estranhos". E é a mesma revista (25) que esclarece o âmago da questão, ao dizer: "sabe-se, entretanto, que o Cindacta procura desestimular a divulgação sobre OVNI's".

E o próprio Ministro da Aeronáutica, Dêlio Jardim de Mattos, (7) através do Centro de Relações públicas da Aeronáutica (Cepa), por suas declarações, deu nova ênfase aos positivistas de ter havido enquadramento de alvo (extraterrestre) pela tela do radar do Cindacta. Isto, quando ele disse que "o sistema de radares do Cindacta encontrava-se operando com absoluta normalidade, (e) não em pane" (o grifo é nosso). A nota do Ministro foi, aparentemente justificada pela celeuma levantada pela TV Globo, no "Jornal Nacional" do dia 9/2/82, o que, por parte dos jornais (7), motivou o comentário: "para Brasília, o "disco" é um caso encerrado". Lembremo-nos de que o copiloto do avião da Transbrasil, Mário Pravato, havia escutado o Cindacta de Brasília responder com voz cristalina (Pravato disse: "com clareza cinco") que existia tráfego às 9 horas, a 8 milhas de distância do avião do Vasp, que havia aparecido alvo no radar do Cindacta. E, sob o título "Inexplicável silêncio", o Diário do Paraná comentou: "autoridades, como sempre tem ocorrido em circunstâncias idênticas, encobrem ... informações que, na verdade, são de interesse público".

OBSERVAÇÃO DA SBEDV

Se o objeto luminoso voador que havia acompanhado o avião da Vasp fora visto depois parado sobre a Baía da Guanabara pelos pilotos dos dois aviões, da Vasp e da Transbrasil, e se o mesmo objeto fora observado de Niterói, do outro lado da baía, fica dentro da lógica que os observadores e controladores de voo das torres dos Aeroportos do Rio de Janeiro também tenham avistado o objeto. Aliás, a presença do objeto havia sido comunicada aos observadores e controladores da torre pelo Comandante Brito 4 minutos antes da aterrissagem de seu avião. Se estes avistaram o disco voador e tornaram-se emudecidos, isto pode ter como base as mesmas leis que posteriormente emudeceram as bocas do Cindacta, ou melhor, fizeram-nas desmentir a captação do alvo através de seu radar.

2.11. COMENTÁRIOS POSTERIORES

Na época, o cronista do Jornal do Brasil José Carlos Oliveira (14) entre outros comentou: "o OVNI, obediente à sua própria destinação, se desviou do rumo seguido pelo Boeing (que estava em manobras de aterrissagem)", "porque sua (do OVNI) viagem não iria terminar no Galeão" "e sim em algum outro lugar que não podemos saber qual seria" e "ainda que fizesse evoluções à luz do dia, sobre a Baía da Guanabara, não creio que as autoridades da Terra dessem ordem para capturá-lo". E acrescenta: "não quero crer que ordem dessa (de um militar imprudente), fosse cumprida", "ainda, em especial, quando o desconhecido se apresenta na forma de coisa animada, podendo ser dotado de inteligência" e "pior ainda, infinitamente superior à nossa (inteligência)".

OBSERVAÇÃO DA SBEDV

Aliás, o ufólogo paulista Dr. Max Berzowsky (10), de APEX (antiga "CEPCOANI-confidencial"), diz que a testemunha tem de "apresentar a própria nave extraterrestre, para ganhar nota dez". O perspicaz Dr. Max com isto não quis passar por ingênuo a sugerir à solitária testemunha ufológica que "sequestre" um Disco Voador por acaso aterrissado por perto, com sua tripulação de 5, 50 ou 500 homens. Se os Discos no passado provaram poder defender-se contra exércitos e armadas, quanto mais contra testemunha solitária e desarmada. Hipótese nosso é que Dr. Max Berzowsky apenas quizesse filtrar de maneira subliminar o desejo encoberto, dos governos, de deitar mão dum destes engenhos extraterrestres. E isso,

pelo menos para mitigar a situação humilhante dos governos terrestres, de terem de tolerar, impotentemente, sem tugar nem mugir, as incursões extraterrestres na Terra.

E nem ao menos estão sendo procuradas as nossas autoridades, em primeira mão, pelos Extraterrestres, que as preterem em favor de qualquer "João ninguém"; isto é o que deixam entrever, magoado, as autoridades constituídas, de nosso planeta Terra.

Se ao menos pudessem deitar mão na tecnologia de um Disco voador, capturado, assim raciocinam os governos terrestres, talvez pudessem superar as amarras de nosso subdesenvolvimento tecnológico, que os prende à Terra e os isola das viagens para os confins do Espaço.

Três meses após o episódio, por ocasião de comentário a respeito de uma palestra sobre discos voadores (15), Lillian Newlands ainda adicionou: "evidentemente, está o assunto (disco voador) fora do alcance do grande público, que paga essas investigações com algo bem mais objetivo, palpável e visível: seus impostos". E continua: "os governos temem que o povo perca a confiança em seus dirigentes e busque seguir as regras de um povo (extraterrestre) superior. Assim como as regras de Copérnico e Galileu prejudicavam a sagrada fé, os extraterrenos exasperam nossos (limitados) cientistas".

2.12. FONTES

- (1) - A Tribuna (Santos, SP), 9/1/82: "Uma luz fantasmagórica".
- (2) - Diário do Grande ABC (Santo André, SP), 30/4/82: "Piloto que viu OVNI nega a sua demissão".
- (3) - Diário do Paraná (Curitiba, PR), 14/1/82: "OVNI também no Paraná".
- (4) - Diário do Paraná (Curitiba, PR), 26/3/82: "Inexplicável silêncio".
- (5) - Estado de São Paulo (São Paulo, SP), 9/2/82: "O piloto do avião avisa: disco acompanha o avião".
- (6) - Estado de São Paulo (São Paulo, SP), 10/2/82: "Outros dois pilotos viram objeto voador".
- (7) - Estado de São Paulo (São Paulo, SP), 11/2/82: "Para Brasília disco é um caso encerrado".
- (8) - Estado de São Paulo (São Paulo, SP), 29/4/82: "Piloto que viu o OVNI nega ter sido demitido".

CIPEX e GENA
2004

- (9) - Gazeta de Notícias (Rio de Janeiro, RJ), 30/4/82: "Piloto que viu OVNI nega ter sido demitido".
- (10) - Gazeta de Vitória (Vitória, ES), 11/2/82: "Pilotos da Transbrasil também viram o OVNI".
- (11) - Isto é, revista semanal, 17/2/82: A luz intrigante".
- (12) - Jornal do Brasil (Rio de Janeiro, RJ), 9/2/82: "OVNI segue Boeing da Vasp da Bahia até o Rio".
- (13) - Jornal do Brasil (Rio de Janeiro, RJ), 10/2/82: "Não ver para não crer" (Coluna do Zózimo) e "Astrônomo admite nave extraterrena".
- (14) - Jornal do Brasil (Rio de Janeiro, RJ), 12/2/82: "OVNI nos céus de fevereiro (José Carlos Oliveira) e "Físico e astrônomo americanos afirmam que OVNI era Vênus".
- (15) - Jornal do Brasil (Rio de Janeiro, RJ), 2/5/82: "Debate sobre OVNI reúne no Rio 700 estudantes, ufólogos e pesquisadores" (Lilian Newlands).
- (16) - Jornal do Brasil (Rio de Janeiro, RJ), 13/8/82: "O disco voador de Azulay".
- (17) - Jornal de Brasília (Brasília, DF), 12/3/82: "Piloto e fazendeiro dizem ter visto um disco voador".
- (18) - Jornal da Tarde (São Paulo, SP), 18/2/82: "A teimosia dos terrâqueos".
- (19) - O Dia (Rio de Janeiro, RJ), 2º cli-chê, 9/2/82: "Tensão no céu brasileiro - disco voador perseguiu o avião da Vasp".
- (20) - O Dia (Rio de Janeiro, RJ), 10/2/82: "Psicóloga vê OVNI de madrugada" e "Mais pilotos confirmam a perseguição do disco".
- (21) - O Dia (Rio de Janeiro, RJ), 9/3/82: "Silencioso e emitindo jatos de luz, disco voador sobrevoou São Paulo e Mato Grosso".
- (21-A) O Globo (Rio de Janeiro, RJ), 11/9/82: "Parapsicologia, uma arma secreta da KGB".
- (22) - O Povo (Fortaleza, CE), 12/3/82: "A moda pega: aviador vê disco em Araçatuba".
- (23) - Última Hora (Rio de Janeiro, RJ), 9/3/82: "Disco voador acompanha jato".
- (24) - Última Hora (Rio de Janeiro, RJ), 9/2/82: "Comandantes da Transbrasil confirmam que viram o disco".
- (25) - Veja, revista semanal, 17/2/82: "O fascínio do Cosmos - Um corpo luminoso visto das janelas de um jato reacende os debates sobre os discos voadores e a existência de vida fora da Terra".
- (26) - Zero Hora (Porto Alegre, RS), 18/2/82: "Britto e Guaracy viram o mesmo disco?".

3 NO PASSADO, OUTRO AVIÃO BRASILEIRO TAMBÉM FOI ACOMPANHADO POR DISCO VOADOR.

Tem sido numerosos os casos noticiados pelos jornais durante os últimos anos, nos quais avião civil ou militar fora acompanhado por trecho mais ou menos extenso por disco voador. Deste episódio, o do avião da Vasp, conforme diria o Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica, Tenente-Coronel José de Mattos Souza (13,24), "como os demais registrados nos anos anteriores, serão arquivados no próprio Ministério", concluindo: "e os documentos não sairão do órgão". Esta informação taxativa confirma assim que existe segredo no assunto UFO, OVNI, disco voador, extraterrestre. De saída, isto deixaria anulada, ou pelo menos enfraquecida, a pergunta do Ministro Délio Jardim de Mattos: "Por que (os discos voadores) não fazem contatos com os terrenos através de tantos satélites terrestres que se encontram no espaço?". É que, se o fizessem e/ou já o fizeram, isto seria (ou já foi) "arquivado" e "não sairá do órgão (governamental)" para o público, conforme "acordos de ordem internacional".

Fizemos estes preâmbulos para realçar a coragem necessária para o indivíduo, mesmo hoje em dia, e mais ainda para aviador civil, encarar publicamente o assunto extraterrestre. O mesmo se refere ao relato do episódio ufológico pelo ex-comandante Cid Filgueiras, filho do médico Edgard Filgueiras. De antemão, ficou patente nele o seu interesse pelos céus, conforme delineamos já neste Boletim. Mas, sua investida no campo da parapsicologia e da ufologia (como hipnólogo) poderia, em parte, ter ficado influenciada pelo episódio abaixo descrito. Além disso, a pertinácia de, já com a vida plenamente realizada, sentar-se novamente em banco de aluno para formar-se em nobre profissão acadêmica, a odontologia, demonstra, ao nosso ver, fibra extraordinária, o que nos inclina a relacionar talvez com o impacto nele provocado pelo caso ufológico insólito que chegou a presenciar e que relatamos a seguir.

O EPISÓDIO

O fato ocorreu em dia indeterminado de 1954. Com 32 anos de idade e aproximadamente 15.000 horas de voo, o Comandante Cid Filgueiras, no comando de um Douglas DC-3, "Ambar-6", com 30 passageiros a bordo, havia levantado voo às 11 horas da manhã, do aeroporto de São Paulo, Capital, para o Rio

de Janeiro. Seu voo seria por dentro do litoral paulista, numa direção 90 graus de norte. Às 11h 15min., havia passado pelo ponto de controle ("check point") de Mogi das Cruzes, SP. Foi quando, a aproximadamente 135 a 145 graus, e assim à sua direita, tornou-se bem visível objeto luminoso como o sol, mas sem ofuscar a vista. Seu diâmetro era de uma lua e meia. A luminosidade do estranho aparelho pulsava ritmadamente, cerca de segundo em segundo. O dia era claro, com céu limpo, sem nuvens e com vento calmo. Da tripulação, o Comandante Filgueiras não se lembra mais do nome da comissária de bordo, que mais tarde foi avisá-lo de que os passageiros estavam apreensivos por verem um disco voador. O nome do radiotelegrafista era Amaral e o do seu co-piloto, Ferry, já falecido. Na ocasião, Ferry encontrava-se sentado ao seu lado, ocupado em pôr em ordem o livro de bordo. Cid Filgueiras virou-se então para o co-piloto, pedindo que este interrompesse seu trabalho para lhe dizer o que estava acontecendo pela direita do avião. Ferry olhou e mostrou-se aturdido, exclamando nervosamente em altos brados: "Comandante, isto é um disco voador!"

Quando a comissária entrou na cabine de comando pedindo instruções para os passageiros, Cid Filgueiras simplesmente tratou de despistá-los com relação ao fenômeno, rebaixando-o de categoria, para assim acalmar a todos. Por seus cálculos, o objetivo luminoso encontrava-se a uns 20 ou 30 quilômetros do avião e assim sobre a Ilha Bela, perto da cidade de São Sebastião, norte do litoral paulista.

Contudo, intrigado com a nave espacial que acompanhava fielmente a rota de seu avião, e ainda atizado pela curiosidade e os pedidos de seu co-piloto para seguir em direção ao objeto, Cid Filgueiras aproou seu Douglas DC-3 no rumo 135 a 145 graus. Imediatamente o objeto deixou de manifestar as pulsações luminosas. Além disso, afastou-se, pois continuou a manter a mesma distância uma vez que seu diâmetro não aumentou. Para não atrasar seu itinerário de voo e nem causar consumo de combustível além do necessário, tendo alcançado a Ilha Bela Cid Filgueiras resolveu aprumar o avião novamente para sua rota original.

Não é que o objeto luminoso voltou a acompanhá-lo, piscando desta vez tão intensamente como antes, ou até mais, como se quisesse chamá-lo para novo "rendez-vous"? O comandante mais uma vez acedeu, aproando seu avião em direção ao objeto. Este, outra vez, reagiu de maneira idêntica à manobra, isto é, não permitiu uma aproximação maior do avião, e cessou com as pulsações luminosas.

Dessa forma, Cid Filgueiras resolveu abandonar definitivamente a aproximação ao disco voador, voando diretamente para o Rio de Janeiro. No avistamento e jogo de vaivém, haviam passados uns 20 minutos e o avião estava à altura da cidade costeira paulista de Ubatuba. Neste instante, o objeto luminoso repentinamente começou a acelerar velozmente o seu vôo. E, numa rapidez descomunal, passou da direita para a esquerda à frente do avião, para, em poucos instantes, desaparecer no horizonte à esquerda.

Foi este o relato do ex-comandante Cid Filgueiras. Não é tão longo como o do Comandante Britto, mas, em compensação, o

fato ocorreu em época bem mais desfavorável do que aquele com o avião da Vasp.

Na época, quando a perseguição ao assunto extraterrestre mostrava-se maior que hoje, e para não passar pelos aborrecimentos profissionais, o riso e o ridículo, Cid Filgueiras nada comunicou aos escalões superiores. Parece que o Comandante Britto quis relembrar essa época de perseguição, quando disse em sua reportagem (9): "nos Estados Unidos e na Europa é comum os pilotos que dizem terem visto OVNI's, serem "perseguidos" desacreditados perante o público e autoridades". Aliás, anonimamente, alguém queria desacreditar o nosso Comandante Britto, quando jornal carioca levemente lançou rumores de demissão deste comandante. Esse alguém nem ao menos procurou certificar-se da identidade da pessoa que forneceu a informação ou divulgar seu nome através do referido jornal. Na ocasião, sob o título "Piloto que viu o OVNI nega ter sido demitido", o Comandante Britto contra-argumentou (8) dizendo que até "recebeu cartas de elogio por isso" e "que só falou a respeito do disco voador depois que foi autorizado pela Vasp".

CIPEX e GENA
2004

Comando, intrigado com a nave espacial que acompanhava fielmente a rota de seu avião, e ainda atordoado pela curiosidade e os pedidos de seu co-piloto para seguir em direção ao objeto, Cid Filgueiras, aprou seu Douglas DC-3 no rumo 135 a 145 graus, imediatamente o objeto deixou de manifestar as pulsações luminosas. Além disso, afastou-se, pois continuou a manter a mesma distância mas vez que seu diâmetro não aumentou. Para não estragar seu relatório de vôo e não causar constrangimento de uma eventual necessidade de sendo alcançado a fim de Cid Filgueiras resolveu argumentar o avião novamente para sua rota original.

O fato ocorreu em dia indeterminado de 1951. Com 32 anos de idade e aproximadamente 15.000 horas de vôo, o Comandante Cid Filgueiras, no comando de um Douglas DC-3, "Amber-6", com 30 passageiros a bordo, havia levantado vôo às 11 horas da manhã, do aeroporto de São Paulo, Capital, para o Rio

4 – CASO DE TUTELAGEM E MANIPULAÇÃO DE NOTICIÁRIO UFOLÓGICO.

CIPEX e GENA

2004

4.1. INTRODUÇÃO

Doze anos atrás, no Boletim da SBEDV nº 74/79, pág. 23, fizemos uma observação referente a Almiro Martins de Freitas, guarda-noturno da represa hidroelétrica de Funil, Agulhas Negras, RJ. Este guarda ficou durante alguns dias com cegueira psicofisiológica, após ter detonado três vezes seu revólver contra um OVNI, suspenso sobre a represa, à baixa altura. Este último respondeu com um raio de luz, que provocou no guarda cegueira passageira ao longo de poucos dias. Na ocasião, comentamos que, para evitar o pânico, "os conhecimentos sobre os discos voadores e seus tripulantes devem ser alargados", "também para as pessoas de segurança" "até aos escalões mais humildes (do povo)". E que, "ao invés de se tratarem os extraterrestres como invasores terrestres", "devemos encará-los como uma força bem superior à nossa". Concluímos ainda na época: "para que se possam reunir dados e preparar as massas (terrestres) psicologicamente para um próximo e eventual estágio de contatos em bases mais amplas", "deve a população ser encorajada no sentido de tentar cultivar estes contatos, pelo menos com aqueles seres mais chegados a nós", "pela semelhança anatômica".

4.2. VERSÃO DO EPISÓDIO UFOLÓGICO POR PARTE DOS PASSAGEIROS DE AVIÃO DE TRANSPORTE CIVIL

É verdade que, no episódio focalizado, trata-se apenas de um contato visual com OVNI, seja pelas telas dos radares, pelo pessoal auxiliar de um aeroporto, por um piloto civil e outros militares. Aliás, conforme descrito adiante, este piloto civil, o espanhol Lerdo de Tejada, é o principal protagonista do episódio.

Comandante de uma tripulação de três pessoas, no avião a jato da companhia Transportes Aéreos Espanhóis (T.A.E.), Tejada dirigia voo "charter", que transportava 106 passageiros, entre turistas, pessoal em férias, alemães e 59 austríacos, de Salzburg, Áustria, para Tenerife, nas Ilhas Canárias. O avião, um Supercaravelle 297-SE-210-CUM (Veja Fig. 7) (2, 3, 4, 5), num domingo, 11/11/79, havia levantado voo de

Salzburg já com quatro horas de atraso, o que deixou irritados os passageiros. Mencionamos este fato, para poder aquilatar melhor as reações dos passageiros ao longo do episódio e dentro do contexto de desinformação e de espírito d'alma que os dominava.

Gota adicional dessa irritação constatou a aterrissagem não programada do avião no aeroporto da cidade de Palma, ilha de Maiorca, alegadamente para corrigir pequeno defeito surgido no funcionamento da nave, o que realmente foi conseguido rapidamente.

Novamente no ar, aproximadamente às 21 h 45 min, à hora do jantar, quando o avião sobrevoava a região da ilha de Ibiza, a 10.000 metros, mais uma vez mexeu-se com a paciência dos passageiros. É que os comissários de bordo foram pedir a todos que apertassem os cintos de segurança e colocassem suas bandejas de jantar no chão. Logo em seguida, começou-se a ouvir assobio estridente, produzido pelo avião, que, de minuto em minuto, aumentava de timbre e de intensidade. Tudo porque a nave iniciara mergulho pique, em direção à terra. Isto é incomum para pesado avião de passageiros, sujeito ao perigo de não sair mais do pique ou de desprender-se uma asa pela solicitação desmesurada do material. De fato, entre os passageiros houve gritos, choros e rezas. Angustiados e em pânico, agarraram-se aos seus assentos.

Estes momentos de terror terminaram com o avião já estabilizado a 5.000 metros na horizontal de novo. Quando, finalmente após à meia noite, aterrissou são e salvo no aeroporto de Valência, na costa oriental da Espanha. Os passageiros aplaudiram o piloto como salvador de suas vidas, por ter conseguido aterrissagem tão perfeita em situação tão difícil, quando tudo já parecia perdido. Assim, após terem sofrido tamanho susto, os passageiros não entenderam por que passaram desmerecidamente de novo para o esquecimento e segundo plano, pois foram deixados a esperar no aeroporto até as 4 horas da manhã. Só então foram levados para o hotel, a fim de poderem relaxar e recuperar-se do cansaço e das tensões sofridas.

Não é de admirar, assim, que parte dos passageiros, naquela mesma segunda-feira

ra, à tarde, tenha se recusado a continuar o voo no mesmo avião. Deles, 58 pessoas assinaram documento "acusando a tripulação do jato de tentar esconder falhas técnicas do aparelho com histórias sobre OVNI's", protestando também "junto às suas embaixas contra o que classificaram de burla por parte da Companhia TAE".

4.3. O EPISÓDIO VISTO PELO PILOTO

Depois de levantar voo de Palma de Maiorca, a altitude de 10.000 metros e a dez milhas a oeste da ilha de Ibiza, ao nível de seu tráfego o Comandante Tejada avistou duas luzes vermelhas. Por isto, indagou ao controle por radar do aeroporto de Valência se de fato havia tráfego nas proximidades de Ibiza e por perto de Supercaravelle. De início, isto foi negado por Valência (1, 2, 3, 4). Ao Comandante Tejada, essas duas luzes, sempre equidistantes, pareciam componentes de um corpo único, que rapidamente se aproximava de seu avião. Enquanto isto, de novo ele foi informado pelo rádio de que, na tela do radar, realmente três riscos luminosos movimentavam-se velozmente na direção de seu avião e que tais riscos não poderiam representar aviões. Enfim, os objetos luminosos não-identificados (5) chegaram até o avião e, quando mais próximos, "desprendiam uma grande luminosidade avermelhada que inundou a cabine de pilotagem". "Os estranhos objetos", disse a tripulação do Supercaravelle, "subiam e baixavam e por isto o piloto decidiu mudar o itinerário, para evitar uma colisão". Aparentemente, após tentar desvio horizontal do avião (3), o piloto optou por descida ultra-rápida, em pique, de 10.000 metros de altitude para 5.000 metros, para assim conseguir fugir dos OVNI's. Além de arriscar-se a espantificar seu avião no solo, ao sair do mergulho e no início de sua aterrissagem em Valência Tejada percebeu que toda a sua manobra para escapar dos OVNI's fora em vão (1). Isto, porque, pouco antes da aterrissagem, quatro luzes acercaram-se rapidamente do piloto. E só se desviaram do curso de colisão no último instante, quando o choque parecia inevitável. Aliás, o pessoal em terra, de manutenção do aeroporto e da torre, também viu estas luzes no céu e em diversas cores. Uma das luzes, segundo afirmaram depois as testemunhas em terra, ficou imóvel, a algumas centenas de metros acima da pista de aterrissagem do avião. Uma segunda permaneceu acima da torre. Uma terceira luz postou-se acima do aeroporto

militar de Valência, que é contíguo ao aeroporto civil. Uma quarta luz teria ficado a cruzar em círculos ao redor das outras três.

Dos passageiros do avião que não questionaram a tutela psicológica ocasionada pela omissão de informações sobre os OVNI's, exceção louvável despontou no embaixador austríaco Norbert Zauner-Stürmer, de 60 anos de idade, de Salzburg. Acercando-se do piloto Tejada, este lhe apontou as três luzes no céu. Ainda incrédulo a respeito de OVNI's, Zauner-Stürmer interpretou tais luzes como de estrelas. Momentos depois, entretanto, para o espanto de Zauner-Stürmer, as três luzes, contrariamente ao costume das estrelas, haviam mudado de localização para outra parte do céu (1). Norbert informou ainda que nas quatro horas posteriores à aterrissagem, quando os passageiros se viram obrigados a permanecer no aeroporto, pôde observar atividade inusitada na base militar vizinha. Segundo ele, cerca de 45 aviões militares subiram e aterrissaram (1, 2), tendo um deles, conforme diziam, estabelecido contato visual com o OVNI várias vezes, vindo-se repentinamente acercado por um UFO que fazia manobras bruscas.

CIPEX e GENA
2004

4.4. COMENTÁRIOS ADICIONAIS

As notícias diziam (5) que "diretores da subsecretaria de aviação civil do Governo espanhol negaram-se a comentar o fato, assim como funcionários do Ministério da Defesa, que qualificaram o assunto de reservado". Afirmam ainda as mesmas notícias que "caça teria levantado voo da base militar de Los Llanos, na província de Albacete, e então os OVNI's desapareceram". Todavia, estas últimas notícias são anuladas em vista daquilo que a testemunha austríaca Zauner-Stürmer presenciou no aeroporto de Valência.

O repórter ufológico espanhol, Juan José Benítez, para a Flying Saucer Review (3), em artigo traduzido pelo ufólogo inglês Gordon Creighton, amigo dos ufólogos brasileiros, achou correta a atitude do piloto omitir a verdade aos passageiros: "pelo menos enquanto o OVNI estivesse nas proximidades do avião". Benítez queria explicar assim que se evitou o pânico entre os passageiros. Mas Benítez omite o pânico que tomou conta do piloto, que, pela sua precipitada descida em pique, arriscou a sua própria vida e a dos passageiros, bem como a integridade do avião, no valor de alguns milhões de dólares. Benítez esqueceu-se também de apontar o pânico que se

apoderou dos operadores de radar, cuja comunicação contagiou de pavor o piloto Tejada, pela razão de, dada a grande velocidade de locomoção dos OVNIs, eles terem surgido na tela do radar como meros traços. O repórter espanhol não se lembrou ainda de focalizar mais de perto o pânico que deve ter dominado os pilotos militares, mobilizados a perseguir alvos cujo poder pleno de defesa e ataque talvez apenas suspeitassem. Aliás, um destes pilotos sentiu de perto esse poderio, quando, repentina e inesperadamente, em bruscas manobras, viu seu avião várias vezes cercado por um dos objetos luminosos. Finalmente, silenciou Benites sobre os comentários que devem ter causado os estranhos alvos, vistos a movimentarem-se nas telas dos radares, civis e militares, horas após a aterrissagem do Supercaravelle (5).

Ao nosso ver, todo este "superespetáculo militar" de quatro horas condiz mais com o nervosismo face ao desconhecido e superior em tecnologia às forças terrestres. Estas, enquanto não podem desafiar os extraterrestres, procuram por isto encobri-los pelo segredo e pela mistificação. Assim, as notícias diziam ainda (5) que "os misteriosos objetos podem ser aparelhos militares da Sexta Frota Norte-Americana". Mas, quer-nos parecer que essas notícias

desencontradas, a longo prazo, não se substituem em plumagem para vestir um rei nu, nem são adequadas para evitar o pânico dos governos, nem evitar eventual desastre maior de aviões terrestre no futuro. Urge pois que todas as pessoas fiquem a par do problema extraterrestres, sejam elas poderosas ou pobres, pilotos ou povo.

REFERÊNCIAS

- 1- Kurier Chronik, 14-11-79 - "Osterreicher als Augenzeugen: Vier Lichter leuchteten Tiber Valencia in vielen Farben".
- 2- Samstag (Ilustrada semanal de Viena, Austria) 01 - 12 - 1979 - "Wie Osterreicher beim Ferienflug von UFOs gejagt wurden".
- 3- Flying Saucer Review, Vol. 25, nr. 5 - Set./Out. 1979 - "Interceptação de avião a jato de passageiros por UFO, perto de Valencia".
- 4- O Globo - Rio - 14-11-79 - "Passageiros: jato não foi perseguido por OVNIs".
- 5- O Dia - Rio - 14-11-79 - "Passageiros acham que piloto é um contador de histórias".

CIPEX e GENA
2004

5 - ENGLISH SUMMARY (from SBEDV Bull. nr. 146/154, written portugues).

People, so as pilots, of different origine, difference in the filosôfical approach about life and with different information in regard to ufology may act in a different way when confronted by a given ufo episode. From the numerous cases of escort of planes by UFOs/we have selected three cases at random, two brasilians and a spanish one.

CIPEX e GENA
2004

CASE Nº 1

As case nr. one we selected that one of 45 year old captain Gerson Maciel Britto, 30 years of profession and 20.000 of flight hours at the date of the episode, at 9th of February, 1982, at the early hours of the morning. On a leg of about 1.800 Km, from the northern state capital of Ceará, Fortaleza, with 145 passengers on board on a economical flight (without meals and beverages) captain Britto was to fly with his Boeing 727 owned by the VASP company in a none stop flight to the international airport of Galeão at Rio de Janeiro. Then on an additional leg of distance of about 300 Km he had to fly to Congonha's airport of the state capital São Paulo. It was on a clear night of full moon that Britto's plane had left Fortaleza at one a'clock and 50 min A.M and after a calm one hour flight the captain put his plane on the automatic pilot. At 3⁰² AM at the horizon on his left side a strong light emerged, which would pup up a little and then turn to settle on the line of the horizon. The captain and his flight crew took it as the landing lights of a plane, just airborne or manoeuvring for a landing and so inquired about said air traffic at the country's capital of Brasilia's SINDACTA (center for defense and security of airtraffic). SINDACTA denied the presence of any airtraffic near Britto's plane, with the exception of two other known planes, but those on Britto's right side and slightly behind him, one plane 15 min. and the other 30 min flight time behind. Six minutes later, at 3 h and 08 minutes, planet Venus, 3 times smaller then said light, appeared above the horizon, also on Britto's left side and slowly took to its steady course of ascent, so to distinguish itself easely from said light, accompanying Britto's plane on its left side. The latter was beginning to show

additionally also some little tricks, so as if it meant to prove to Britto that it was under intelligent control. Besides keeping up its course on Britto's left side and once in while ascending above and descending to the line of horizon, suddenly it would take a big jump forward so to race ahead of Britto's plane (which was making about 950 km an hour), so as if to show that the intelligence and technology of said light weren't of earthen origine. In front of the plane it would then be seen through the plane's windshield, and would later return to its previous position at Britto's left side, when not preferring to wait ahead until Britto's slower plane would have caught up with it.

Repeatedly SINDACTA had denied when re-inquired by Britto about the presence or airtraffic on the plane's left side and so it dawned upon Britto that he was there up alone and depending on his own wit so to scope with the security of his 145 passengers, his flight crew, his own life, the security of the multi-million-dollar plane and that of his lovely family staying behind him and on the ground. Since Britto's attempt to exchange some signals with the object by switching on and off of his own plane's traffic and landing lights, also attempting communication by radio since all this hadn't produced any reply on part of said light, Britto who had known the companionship of Flying Saucers on three earlier flights of his, as a last attempt to get a contact with the intelligence controlling said light he tried to throw a bridge of communication to the unknown by the effort of his own mind, which otherwise is commonly known as telepathy. And it seemed to Britto so as if it had been an instantaneous reply to his efforts when the light would enormously approach Britto's plane in just a fraction of a time. So it got to flood Britto's Cabine of command as it were lit up by the moonshine. Also some of the sleeping passengers, got awakened by the objects light when through the bull eyes it flooded the passengers compartment, as told by some ones afterwards. The rest of the passengers, awakened by the captain's voice over the loudspeaker could admire the big light, now three times as big as previously, showing a smaller central compact nucleus in saucerform, irradiating rays in several colors, as described afterwards by captain, crews and

passengers. It seemed that the fiery object felt obliged to its spectators to improve its show, so once more it would race ahead of the plane in an unearthly speed and race back to the level of the plane, so as some funny dogs would do it when playing it for the kids. Said show would take place above Belo Horizonte, the state capital of Rio de Janeiro's neighbourstate of Minas Gerais. When inquired by Britto, at said time SINDACTA would admit that at SINDACTA's radar screen there now really showed up an object at Britto's left side (at nine o'clock), localized about 8 miles (13Km) away. Said communication was overheard (and taped) also by another plane, in the neighbourhood, on the right side of Britto's plane which also could see the spectacle, even so further away from the object than Britto's plane. This has to be told since SINDACTA in an afterthought, denied all its previous findings.

It may be interesting that all the passengers of Britto's plane without undue nervousness got to the leftsided bulleys so to accompany and photograph (by someones) the pompous show, that is with the exception of 4 or 5 church dignitaries seated on the left side, but who refused to look through the bull eyes as they sheepishly admitted their behavior afterwards.

Captian Britto, even at his landing at Rio's airport after an airesort for about one hour and a half could get several glimpses of the object, still on his left side, then keeping in front of his plane hovering over the bay Guanabara of Rio, when his plane landed on strip nr. 14. Another plane, touching ground 4 minutes later, still could see the luminous object and also from Rio's neighbourtown of Niteroi, on the other side of the bay, at said time a mother and daughter admired the "beautiful" light over the bay during 20 minutes "until the noise of approaching (military?) planes" chased it away.

Even so the papers had mentioned military planes of the airforce at a base at Rio had been on a "stand by" action and taken to the air in persuit of said object, this report later was denied vigorously by the airministry.

Carlos Oliveira in a comment of Jornal do Brasil stated that he didn't believe in a persuit of the object by earthen forces (and if so such an order would have been disobeyed), since the intelligence at the helm of said object

should be of a much more advanced type than our own terrestrial intelligence. In the same papers, months later, in regard to an ufo seminary, Lilian Newlands commented that earthen governments in regard to the extraterrestrial UFOs were afraid that earthen masses could look up to the latter for eventual leadership.

CIPEX e GENA
2004

CASE Nº 2

Ex-captain's Cid Filgueira's UFO event took place 26 years earlier than Britto's one. It is curious that Cid Filgueiras, long ago retired from active flight service, at one time of his carrer had been a teacher in mathematics and airtravel astronomy to Britto, by then a copilot at Filgueiras company. Also it may be said that Filgueiras, at the present time has become greatly interested in ufology and parapsychology and at an earlier date had taken up academic schooling, so to graduate in dentistry.

Filgueira's episode happened at 1954, when the "UFO AFFAIR" was still "off limit" for all airpersonal, be it military or civilian. With 30 passengers on board at noon time approximately Filgueiras had taken to the air from state capital São Paulo for a flight to Rio. Flying over the continent, but along the coast line, after some minutes of flight time to his right side Filgueiras sighted a luminous pulsating sphere which would accompany his plane's flight. Filgueiras copilot got excited about the aspect of a Flying Saucer so near by, only about 20 Km away. He encouraged Filgueiras to follow it, since the pulsating light seemed to signify to be sort of a call. Following the object it stopped pulsating and kept the same distance, so that Filgueiras returned to the plane's previous course of flight.

Once more Filgueiras got tempted by the object's reassuming pulsations, to change his flight course a second time, so with the same result. At 20 minutes of escort by the stranger he then decided to take his plane straight to Rio when in a sudden increase of the strangers speed, said sphere would jump ahead so to cross Filgueira's course in a sudden manoeuver and disappear in the distance of the plane's left side. Nothing of the episode were mentioned to Filgueiras superiors at his company, so not to get in trouble or ordered a psychiatrics (examination). To

the curious inquiring passengers by means of the board stewardesses, some lame innocent excuse had been given in regard to the UFO.

CASE Nº 3

The case shows the dangers of the official silence policy in regard to the UFO problem, not only to wear down governments respectability, but also to endanger lives, so as that of the pilot, the plane's crew and, last but not the least, the lives of the passengers, 106 german and austrian vacationers, flying from Salzburg to Tenerife, as in this concrete case. It happened at 1979 to the spanish company of airtraval TAE's caravelle, piloted by Lerdo de Tejada. At dinnertime, at 9.45 P.M. by the boardstewards ordered Tejada his passengers to put their plates on the ground and to fasten their seat belts.

Then in 10.000 meters of height over the spanish island of Ibiza he took his plane into a steep dive with an ear shattering hissing noise, so that the paling passengers screamed and prayed and braced in panic their seats. Tejada succeeded at 5.000 meters to level off his plane and take it to near Valencia for an emergency landing. At said airport the passengers were left on their own, from midnight until 4 A.M., when finally they were taken to an hotel for some hours of merciful sleep. Since previously no reason had been given for the sudden and perilous manoeuvring of the plane, rightfully the passengers presumed to have been it by a technical disorder of the plane's engine or incapacity of its crew and so they took their complaints to their embassies for protest and for claim in regard to TAE.

What had happened really it only partially and late slipped out from the clamming down government censor. Fortunately their existed some curious passengers, so as the austrian Norbert Zauner Stürmer, 60 years old who approached Tejada at the airport and asked him about the reason for the violent manoeuvring the passenger plane had been subjected. As a reply Tejada pointed to three lights on the night sky, which Norbert, ignorant on UFOs, took as the lights of some stars. So it seemed Norbert a mistery as said lights, when looking them up some moments later, unlike stars, those had changed their previous position

on the night sky, being now seen on another spot. Afterwards it got Known, that one of the lights had taken up a position over the landing strip, another over the tower, a third one over the contiguous military airport and a forth light was said to have been circling around the three previous ones. What Norbert really witnessed during the 4 hours the passengers were forced to hang around the airport was an undue activity of the military planes at said base of the airforce, about 45 taking to the air during said hours and as many landing on it.

One of those planes, as known afterwards, unexpectedly and swiftly had been approached by one of said lights. Otherwise, the comunication of the airforce said only that one sole military hunterplane had chased away the objects and, another comentary had it that those lights were some device of the northamerican mediterranean airforce.

What really had happened is that the radar operator of the airport of Valencia had made a nervous communication to Tejada in regard to his plane being approached by some fast objects. Said pilot then panicked, when being approached by three of four said objects, flooding the plane's cabine of command with an eerie red light. To outdistance those flying objects, Tejada took to his plane's dangerous steep dive, only to see those four objects encircle him at three different directions when coming out from his plane's dive. Also, as told by the radar specialists, the objects stood near to the plane during its dive.

Certainly, the dive could have had ended in tragedy and if the auxiliary ground personal and that one on board of the planes had been instructed conveniently and previously about the possibility to meet superior extraterrestrial airforces showing off some of its heavenly ballets of airacrobacy, then there would have been no need of panic but only some humbleness. Then even the passengers, who had payed for said ride could have had attended said show, so as it happened at Britto's passenger plane, as told above.

Aswer:

CIPEX-Centro de Investigação e Pesquisa Exobiológica
Caixa Postal: 24.555 - Agência Uberaba - Curitiba
Paraná - Brasil- Cep. 81.570-971
e.mail: cipexbr@yahoo.com