

## RELATÓRIOS DE OVNI<sub>s</sub> - 1945

---

**St. Louis, Missouri, POST DISPATCH - 2 de janeiro de 1945**

**Mysterious 'Foo Fighters', Balls Of Fire, Trail US Night Flyers considerados inicialmente explosivos, mas nenhum ainda danificou um avião**

BASE DE LUTADORES NOTURNA DOS ESTADOS UNIDOS, França, 2 de janeiro (AP) - Pilotos de caça americanos envolvidos em missões noturnas sobre a Alemanha relatam que os nazistas inventaram uma nova "arma secreta" - misteriosas bolas de fogo que correm ao lado de seus aviões por milhas.

Os pilotos yanck os apelidaram de "foo fighters" e, a princípio, pensaram que eles poderiam explodir, mas até agora não há indicação de que algum avião tenha sido danificado por eles.

Alguns pilotos expressaram acreditar que o "foo fighter" foi projetado estritamente como uma arma psicológica. Relatórios de inteligência parecem indicar que é controlado por rádio e pode acompanhar o ritmo de aviões voando a 480 quilômetros por hora.

Tenente Donald Meiers, de Chicago, disse que existem três tipos de "foo fighters" - bolas de fogo vermelhas que voam na ponta das asas; uma fileira vertical de três bolas de fogo que voam na frente

dos aviões, e um grupo de cerca de 15 luzes que aparecem ao longe - como uma árvore de Natal no ar - e piscam.

Os pilotos desse esquadrão Beaufighter - em operação desde setembro de 1943 - acham essas bolas de fogo a coisa mais estranha que já encontraram.

“Um 'foo fighter' me pegou recentemente a 700 pés e me perseguiu por 20 milhas descendo o Vale do Reno”, disse Meiers. “Virei para estibordo e duas bolas de fogo giraram comigo. Virei para bombordo e eles viraram comigo. Estávamos indo a 260 milhas por hora e as bolas estavam nos acompanhando. ”

“Em outra ocasião, quando um 'Foo-Fighter' nos pegou, eu mergulhei a 360 milhas por hora. Ele se manteve afastado das pontas das nossas asas por um tempo e depois disparou para o céu. ”

“Quando vi as coisas pela primeira vez, tive o terrível pensamento de que um alemão no chão estava pronto para apertar um botão e explodi-las. Mas eles não explodiram ou nos atacaram. Eles parecem nos seguir como fogos-fátuos. ”

O tenente Wallace Gould, de Silver Creek, NY, disse que as luzes seguiram as pontas de suas asas por um tempo e, em alguns segundos, dispararam 20.000 pés no ar e sumiram de vista.

## **Numerosas cidades grandes**

Os pilotos concordaram que as bolas de fogo eram mais numerosas nas grandes cidades alemãs.

Sobre sua primeira experiência com eles, Gould disse: “Achei que fosse alguma nova forma de avião de propulsão a jato depois de nós. Mas estávamos muito perto deles e nenhum de nós viu qualquer estrutura nas bolas de fogo. ”

O capitão Fritz Ringwald, oficial do estado-maior de East St. Louis, Illinois, saiu em um vôo depois de ouvir os inúmeros relatos dos "foo-fighters".

“Eu vi as luzes apagadas à direita e disse ao piloto, que disse: 'Oh, essas são as luzes em uma colina'”, relatou Ringwald, acrescentando: “Olhei naquela direção alguns minutos depois e disse a ele: 'Bem, aquela colina está consideravelmente mais perto de nós agora. ’”

---

***'Foo-Fighter' visto por East St. Louisan***

Entre os que relataram o aparecimento do "foo fighter" estava o capitão Fred B Ringwald, filho de 33 anos do Sr. e Sra. AF Ringwald, Woodcrest, East St. Louis.

Oficial do estado-maior do "Night Fighters", um grupo voluntário do Army Air Corps organizado para realizar bombardeios contra a Alemanha, Ringwald escreveu a seus pais na semana passada que estava operando em uma base aérea francesa. Ele era piloto particular antes de ingressar no exército em setembro de 1943, e operador da Estação de Serviço Crescente, das ruas Décima e Estadual.

Ele participou da invasão africana e passou um total de 21 meses lutando no teatro europeu.

Sua esposa, a Sra. Emily Ringwald, juntou-se ao Waves em setembro passado e trabalha em Stillwater, Oklahoma.



BOLAS DE FOGO que voam com invasores noturnos americanos sobre a Alemanha, consideradas uma nova arma psicológica alemã, foram relatadas pelo capitão Fred B. Ringwald, (acima) filho do Sr. e Sra. AF Ringwald, Woodcrest, East St. Louis

---

**DEPARTAMENTODE GUERRA CLASSIFICADA MENSAGEM CENTRO DE SAÍDA DE MENSAGEM CLASSIFICADA**  
**SECRETO**

Div. Inteligência Milita

rUnidade Res / SCIEN / WDGBI / S / C

No

Scien-30

74738

2 de janeiro de 1945

Quartel

General

Supremo

das Forças Expedicionárias Aliadas

Main Echelon

Versailles, França Número WAR 86184

Para G-2 de Bissell WDGBI assinado Ulio

A imprensa relata que bolas de fogo vermelhas acompanham os aviões em voo denominados "Foo Fighters" pelo pessoal aéreo. Explicação do desejo, se disponível.

Fnd

ORIGINADOR: G-2

EM FORMAÇÃO: CGAAF

OPD

JEIA

NDD

CM-OUT-86184

(Janeiro 45)

DTG 032110Z

**SECRETO**

WAR DEPARTMENT  
CLASSIFIED MESSAGE CENTER  
OUTGOING CLASSIFIED MESSAGE

SECRET

Military Intelligence Div.  
Res Unit/SCIEP/WDOBI/S/L No  
Seien-30 74738

2 January 1945

Supreme Headquarters  
Allied Expeditionary Forces  
Main Echelon  
Versailles, France

Number WAR 86184

For G-2 from Bissell WDOBI signed Ullo

Press reports had halls of fire accompanying planes  
in flight termed "Poo Fighters" by air personnel. Desire  
explanation if available.

End

*Re A1353-1/5*

*Re E96722-3/4*

ORIGINATOR: G-2

INFORMATION: CGAAP  
OPD  
JEIA  
HDD

CM-OUT-86184 (Jan 45) DTG 032110Z

SECRET

AAF  
INFO  
ARI  
AEP  
ACO

THE MAKING OF AN EXACT COPY OF THIS MESSAGE IS

O originador deste pedido de informações sobre "foo fighters" foi Clayton Lawrence Bissell. Bissell foi comissionado como primeiro-tenente na Seção de Aviação do Exército dos EUA, Signal Reserve em 12 de janeiro de 1918. Durante seu serviço na Primeira Guerra Mundial, Bissell foi creditado por abater seis aeronaves, tornando-o um ás.

Depois de servir como general comandante da 10ª Força Aérea na Índia e na Birmânia, Bissell foi designado para o Gabinete do Chefe do Estado-Maior Assistente de Inteligência do Departamento de Guerra em janeiro de 1944. O Departamento de Guerra abrangia as Forças Terrestres do Exército, as Forças Aéreas do Exército e tropas de serviço.

É claro que a grande quantidade de histórias públicas sobre "foo fighters" e "esferas" misteriosas relatadas por aviadores aliados levaram a um pedido de informações oficiais de Bissell e do WDGBI - Estado-Maior do Departamento de Guerra, Inteligência (G2)

Bissell se aposentou em 1950 com o posto de Major-General.

Até o momento, nenhuma resposta do Quartel-General Supremo, Forças Expedicionárias Aliadas (SHAEF) ao pedido de Bissell foi localizada. Os números escritos provavelmente se referem às mensagens A1358 e E96722. 1/5 e 2/9 provavelmente se referem a parágrafos ou partes da mensagem em que a resposta é encontrada como parágrafo ou parte 1 de 5 parágrafos ou partes.

**Providence, RI The Providence Journal - 3 de janeiro de 1945**

## **JAPS CLAIM ROBOTS SERÃO USADOS EM BREVE**

### **Transmissão de Tóquio afirma que bomba dominará os céus do Pacífico**

Washington, 2 de janeiro - (UP) - Tóquio afirmou hoje que uma bomba robô fabricada no Japão faria sua estréia em breve, dando ao Japão o domínio dos céus do Oceano Pacífico.

A transmissão transmitida para a América Latina e gravada pela FCC não fornecia nenhuma arma, nem explicava como os japoneses poderiam esperar usá-la para distâncias tão pequenas e contra alvos tão minúsculos quanto as bases americanas do Pacífico oferecem.

---

**Spokane, Washington, Spokesmen Review - 9 de janeiro de 1945**

## **Japoneses agora usam bomba voadora na China**

Kunming, China, 6 de janeiro. (Atrasado) - (UP) - Os japoneses estão usando algum tipo de bomba voadora para a defesa aérea da China.

Anunciando isso hoje, a Maj. General Claire L. Chennault disse que não foi determinado se as bombas foram lançadas de aviões ou do solo. Até agora, eles não tiveram grande sucesso. Folhetos disseram ter visto “objetos seguindo ou paralelamente” o curso dos aviões americanos. Em cada caso, os pilotos conseguiram escapar dos objetos.

A Força Aérea Japonesa “é incapaz de se defender e, portanto, está fadada a tentar resolver algo”, comentou Chennault, Comandante da 14ª Força Aérea dos Estados Unidos.

---

**TIME Magazine - 15 de janeiro de 1945**

**Foo Fighter**

Se não era uma farsa ou ilusão de ótica, certamente era a arma secreta mais intrigante que os lutadores aliados já encontraram. Na semana passada, pilotos de caça noturnos dos Estados Unidos baseados na França contaram uma estranha história de bolas de fogo que, por mais de um mês, perseguiram seus aviões à noite sobre a Alemanha. [1] Ninguém parecia saber o que, se é que alguma coisa, as bolas de fogo deveriam realizar. Os pilotos, supondo que se tratava de uma nova arma psicológica, chamaram-na de "foo-fighter".

Suas descrições da aparição variaram, mas eles concordam que os misteriosos sinalizadores ficaram presos perto de seus aviões e pareciam segui-los em alta velocidade por quilômetros. Um piloto disse que um foo-fighter, aparecendo como bolas vermelhas nas pontas de suas asas, ficou com ele até que mergulhou a 360 milhas por hora; então as bolas voaram para o céu.

Cientistas céticos, perplexos com todo o caso, estavam inclinados a rejeitar as bolas de fogo como uma ilusão, talvez uma imagem residual de luz que permaneceu nos olhos dos pilotos depois que eles foram ofuscados por explosões de flak. Mas os correspondentes da linha de frente e especialistas em poltrona tiveram um dia de campo em Buck Rogers. Eles solenemente adivinharam: 1) que as bolas de fogo eram controladas por rádio (um absurdo óbvio, já que não podiam ser sincronizadas com os movimentos de um avião por controle remoto); 2) que foram criados por "indução elétrica de algum tipo"; 3) que eles foram atraídos para um plano por magnetismo.

Os correspondentes adivinharam ainda que os foo-fighters se destinavam a: 1) deslumbrar os pilotos; 2) servir como pontos de mira para artilheiros antiaéreos; 3) interferir no radar de um avião; 4) cortar a ignição de um avião, parando seu motor no ar.

Alguns cientistas sugeriram outra possibilidade: que as bolas de fogo nada mais fossem do que o Fogo de Santo Elmo, uma descarga de eletricidade atmosférica semelhante a um pincel avermelhado que costumava ser vista perto das pontas de torres de igrejas, mastros de navios e vergas. Geralmente aparece nas pontas das asas de um avião.

[\*] No mês passado, os pilotos relataram que viram bolas prateadas flutuantes misteriosas, aparentemente outra "arma secreta" em um vôo diurno sobre a Alemanha.

---

**NEWSWEEK - 15 de janeiro de 1945**

**Foo Fighters**

O tenente Donald Meiers de Chicago estava pilotando um Beaufighter em uma missão de intrusão sobre a Alemanha. Ele foi preparado para enfrentar aviões ou antiaéreos nazistas. De repente, uma luz misteriosa dividiu a escuridão ao redor de seu avião. Olhando para cima de seu painel de instrumentos, o tenente horrorizado viu duas bolas de fogo vermelhas cruzando ao lado de suas asas. Pensando que havia encontrado uma arma antiaérea secreta, Meiers ficou tenso e esperou que um alemão no chão apertasse um botão e o explodisse. Mas as bolas apenas acompanharam o ritmo dele por um tempo e depois desapareceram.

Isso foi há mais de um mês, uma das primeiras vezes que os lutadores aliados encontraram o que agora chamam de "foo-fighters". [\*] Além das bolas nas pontas das asas, os pilotos relataram dois outros tipos. Um é um grupo de três bolas menores que voam na frente de seus aviões; o outro, um grupo de cerca de quinze que aparecem a alguma distância e piscam. Aparentemente controlados por rádio, os foo-fighters mantêm a formação com os aviões, mesmo quando eles mergulham, escalam ou realizam ações evasivas. "Mas eles não explodem para nos atacar", disse Meiers na semana passada. "Eles parecem nos seguir como fogos-fátuos."

Provavelmente relacionado às bolas prateadas vistas por pilotos de luz do dia ( [NEWSWEEK , 25 de dezembro de 1944](#)), os foo-fighters até agora aparentemente confundem os oficiais de inteligência. Possivelmente são o resultado de um novo dispositivo anti-radar que os alemães desenvolveram. Por outro lado, podem ser os rastros de escapamento de um modelo menor do Messerschmitt-163, controlado por rádio, uma asa voadora propelida por foguete.

Bombardeiros diurnos encontraram o Me163, que tem uma carga explosiva no nariz e aparentemente foi projetado para colidir com aviões aliados. Quando um piloto inspecionou os foo-fighters de perto, entretanto, ele não detectou nada além das esferas.

[\*] O nome vem da história em quadrinhos "Smokey Stover".

---

**SECRETO**

**SECRETO**

? TH: CG, XII TAC    Data  
inicial : 16 de janeiro de  
1945 \_\_\_\_\_

SEDE XII COMANDO AÉREO TÁTICO (ADV) DC-1

Escritório do A / C de S, A-2

APO 374, Exército dos EUA,  
16 de janeiro de 1945

ASSUNTO: Fenômeno noturno

PARA: General Comandante, Primeira Força Aérea Tática (Prev)  
APO 374, Exército dos EUA. À atenção de: A / C de S, A-2

1. O seguinte é citado a partir de treinamento e informações táticas fornecidas pelo 415th Night Fighter Squadron para o mês de dezembro de 1944:

"Encontramos um fenômeno que não podemos explicar; as tripulações foram seguidas por luzes que piscam e apagam, mudando de cor etc. As luzes se aproximam e voam em formação com nossos aviões. Elas estão agitando e mantêm as tripulações no limite quando se encontram eles, principalmente porque não podem explicá-los. Solicita-se que sejam fornecidas mais informações sobre o assunto, como experiências semelhantes em outras unidades noturnas. "

2. Mais informações são solicitadas.

/assinado/

LEAVITT CORNING, JR.,  
Tenente Coronel, GSC,  
A / C of S, A-2.

1ª Ind

DB-1

SEDE, FIRST TACTICAL AIR FORCE (PROV), AC of S A-2, APO 374, Exército dos EUA,  
10 de janeiro de 1945

PARA: AC do S A-2, XII Comando Tático-Aéreo, APO 374, Exército dos EUA

1. Não houve casos relatados como acima.

2. Antes que uma investigação possa ser feita, será necessário ter informações mais completas, como cores das luzes, sua intensidade, tamanho, duração e em que altitudes vistas; também se as luzes forem observadas em qualquer hora específica. As luzes do objeto cruzam as linhas aliadas e em que direção são vistas a viajar? Além disso, foi observado em que parte da aeronave eles são transportados, ou seja, asa, cauda, hélice; e quão perto eles se aproximam de nossa aeronave?

Para o Chefe Adjunto do Estado-Maior A-2:

/ s /

SV

BOYKIN

Major

AC,

Diretor Executivo

-1-

**SECRETO**

SECRET

SECRET :  
: WITH: CG, XII TAC :  
: Initial: *JK* :  
: Date: 16/Jan 1945 :

HEADQUARTERS XII TACTICAL AIR COMMAND (ADV)  
Office of the A/C of S, A-2

D-C-1

APO 374, US Army,  
16 January 1945.

SUBJECT: Night Phenomenon.

TO : Commanding General, First Tactical Air Force (Prov),  
APO 374, US Army. Attn: A/C of S, A-2.

1. The following is quoted from training and tactical information supplied by the 415th Night Fighter Squadron for the month of December 1944:

"We have encountered a phenomenon which we cannot explain; crews have been followed by lights that blink on and off changing colors etc. The lights come very close and fly formation with our planes. They are agitating and keep the crews on edge when they encounter them, mainly because they cannot explain them. It is requested further information be furnished on this subject, such as similar experiences of other night units".

2. Further information is requested.

*Leavitt Corning, Jr.*  
LEAVITT CORNING, JR.,  
Lt. Colonel, G. S. C.,  
A/C of S, A-2.

1st Ind

D-B-1

HEADQUARTERS, FIRST TACTICAL AIR FORCE (PROV), AC of S A-2, APO 374, US Army,  
20 January 1945

TO: AC of S A-2, XII Tactical Air Command, APO 374, US Army

1. There have been no instances reported as above.

2. Before an investigation can be made it will be necessary to have more complete information, such as colors of the lights, their intensity, size, duration, and at what altitudes seen; also if the lights are observed at any specific hours. Do subject lights cross Allied lines and in what direction are they seen to travel? Also, has it been noted on what part of the aircraft are they carried, i.e. wing, tail, prop; and how close do they approach our aircraft?

For the Assistant Chief of Staff A-2:

2405 -1-

SECRET

*S. V. Boykin*  
S V BOYKIN  
Major AC  
Executive Officer

## **Janeiro de 1945, "Phoo Bombs"**

Do Escritório do Diretor de Inteligência das Forças Aéreas Estratégicas dos EUA na Europa (USSTAF) surge um novo nome para foo-fighters. Em um documento altamente secreto datado de 19 de janeiro de 1945, intitulado "Uma avaliação das capacidades alemãs em 1945", aprendemos sob o parágrafo 2e Outras armas:

"Capacidades alemãs com armas já comprovadas como V-1 e V-2 e armas inéditas, como a bomba 'Phoo', ondas magnéticas e gases aplicáveis a aeronaves, são consideradas como não oferecendo novas ameaças de proporções realmente sérias .... "

---

**Park Ridge, IL. Park Ridge Herald-Advocate - 19 de janeiro de 1945**

**(do arquivo Mel Tierney Post Servicemen, Biblioteca Park Ridge)**

**'Piloto de Fortaleza de Ridge fala de encontro com avião a jato nazista'**

Uma Oitava Estação de Bombardeiros da Força Aérea, Inglaterra - o Segundo Tenente Edward M Karl, 22, piloto de Park Ridge de uma Oitava Força Aérea B-17 Flying Fortress, viu seu primeiro caça a jato nazista na missão atacando pátios de triagem em Kassel, Alemanha , e ainda não consigo dar uma boa descrição dele, embora estivesse a dois [?] jardas de seu avião na época.

Foi seu navegador, o Segundo Tenente Robert M Favor, de Sweetwater, Texas, quem primeiro avistou a estranha nave.

“Eles estão disparando projéteis de foguete contra nós”, ele gritou pelo interfone, mas isso não parecia muito certo, pois a formação da Fortaleza não era exatamente do outro lado do Canal da Mancha, agitando-se ao longo de um território amigável em direção à Alemanha.

Uma observação mais atenta mostrou que a trilha de fumaça atrás do "projétil" de repente cortava por alguns períodos, e então jorrava novamente, o que convenceu o tenente Karl de que eles estavam vendo um avião a jato à distância, pois é o hábito dessas naves para acumular velocidade e planar por vários quilômetros para economizar combustível.

O avião desapareceu e não foi visto novamente até que algo deixando um rastro como um cometa e gritando [?] Como um trem expresso desgovernado de repente “voou” passando pela cauda do forte subindo; ninguém deu uma boa olhada nele até que estava um minúsculo ponto escuro milhas acima, deixando um rastro de nuvem de fumaça branca. O avião inimigo não fez nenhuma tentativa de atacar a formação de bombardeiros.

O tenente Karl voa com [ilegível] [o 96º?] Bomb Wing, o presidente citou por seu sucesso [ilegível] Grupo, unidade de combate veterana por bombardear as fábricas de aviões de combate Focke-Wulf em Posen, Polônia. É a unidade da Terceira Divisão de

Bombas que também foi citada pelo presidente. Esta Divisão também foi homenageada [?] Por sua missão de ônibus espacial Inglaterra-África atacando as fábricas de aviões Messerschmidt em Regensburg, Alemanha.

O tenente Karl é filho do Sr. e Sra. Evla M. Karl, 214 avenida Columbia. Ele era um estudante da Universidade de Illinois antes de entrar no Exército em Chicago, em julho de 1942. Ele recebeu suas asas de piloto em Marfa, Texas, em abril de 1944. Seu irmão, o cadete de aviação Eugene R. Karl, está agora em treinamento em San Marcos, Texas.

---

**SECRETO**

1º W / Ind

DW-2

SEDE XII COMANDO AÉREO TÁTICO, APO # 374, Exército dos EUA, 23 de janeiro de 1945.

PARA: S-2, 415 Night Fighter Squadron.

Encaminhado para atendimento ao parágrafo 2º da 1ª Ind.

/ s /

LEAVITT CORNING, JR ,.  
Tenente Coronel, GSC ,.  
A / C de S, A-2.

2º W / Ind

DW-2

415º. NIGHT FIGHTER SQUADRON, APO # 374, Exército dos EUA, 30 de janeiro de 1945.

PARA: AC de S A-2. XII Comando Aéreo Tático, APO 374, Exército dos EUA.

1. Em conformidade com o n.º 2 do 1st. Ind., Os seguintes trechos dos relatórios de Sortie de vários pilotos que encontraram o Fenômeno Noturno são enviados para sua informação.

Noite de 14 a 15 de dezembro de 1944 - "Nas proximidades de Erstein (V-9381), voando a 1000 pés, observou-se uma grande luz vermelha a 2.000 pés indo para o leste às 18:40 horas. Viajando a aproximadamente 200 MPH"

Noite de 16-17 de dezembro de 1944 - "20 milhas ao norte de Breisach (W-0173) a 800 pés. Observadas 5 ou 6 luzes vermelhas e verdes piscando em forma de " T ". Pensei que fossem lascas. Cerca de 10 minutos depois vi o mesmo luzes muito mais perto e atrás de mim. Viramos a bombordo e estibordo e as luzes nos seguiram. Eles se aproximaram por volta das 8 horas e 1000 pés e permaneceram nessa posição por vários minutos e então desapareceram. "

Noite de 22-23 de dezembro de 1944 - "Patrulhamento aos Anjos 10 de Sarrebourg a Estrasburgo Norte e Sul da rodovia. Às 06:00 horas viram duas luzes vindo do solo em direção a A / C. Ao atingir a altitude do avião, elas nivelaram e permaneceu na minha cola por aproximadamente 2 minutos. As luzes pareciam ser um grande brilho laranja. Depois de permanecer com o A / C por aproximadamente 2 minutos, elas se descolavam e se viravam, voavam niveladas por alguns minutos e depois se apagavam. Eles pareciam estar sob controle perfeito o tempo todo. Luzes foram vistas em algum lugar nas proximidades de Hagenau. "

S E C R E T

2ª W / Ind., 415º. Esquadrão de Caça Noturno. 30. Janeiro de 1945 cont.

Noite de 23-24 de dezembro de 1944 - "Observamos chamas avermelhadas a uma distância considerável e a aproximadamente 10.000 pés."

Noite de 23-24 de dezembro de 1944 - "Aproximadamente 10 milhas ao sul do Ponto X (Q6745) notou a NE aproximadamente 5 milhas um objeto vermelho brilhante disparando diretamente para cima. Mudou repentinamente para a visão plana do A / C fazendo uma asa e entrando em um mergulhar e desaparecer. "

Noite de 26-27 de dezembro de 1944 - "Às 01:45 hrs. Vimos duas faixas amarelas de chamas voando no mesmo nível a aproximadamente 3000 pés de bombordo. Também vimos bolas de fogo vermelhas que permaneceram ativas por 10 segundos a aproximadamente 45 milhas Depois de ver listras amarelas, o vetor de estibordo perdeu altitude e as listras desapareceram de vista. Liguei para GCI Blunder e perguntei se havia algum E / A nas proximidades. Eles responderam Não. Instruídos a retornar aos Anjos 10. Sentimos o que pensávamos ser prop wash; muito distinto. Observei vários grupos de luzes fora do porto enquanto patrulhava nas proximidades do Q-9050 e do R-1556. As luzes formavam linhas distintas, como setas. "

Noite de 26-27 de dezembro de 1944 - "Enquanto estávamos no vetor 090 próximo ao V-7050 durante a patrulha, observamos luzes brancas no ar. Elas eram escalonadas verticalmente e podíamos ver de 1 a 4 balanços ao mesmo tempo. Eles pareciam estacionários a 10.000 pés."

Noite de 26-27 de dezembro de 1944 - luz observada na mesma altitude enquanto nas proximidades de Worms. O observador viu a luz chegar a 100. Descascou-se e tomou uma ação evasiva, mas a luz continuou a seguir por 5 minutos. A luz então subiu rapidamente e sumiu de vista. "

Noite de 27-28 de dezembro de 1944 - "Enquanto no rumo ao norte na área de patrulha, notei nas proximidades do Q-1378 luzes suspensas no ar movendo-se lentamente e então desapareceriam. Eram da cor laranja. As luzes apareceram individualmente e em pares. Observou essas luzes quatro ou cinco vezes durante o período. "

Noite de 27 a 28 de dezembro de 1944 - Oito milhas a NE de Luneville às 19:10 horas. vi três conjuntos de três luzes (vermelhas e brancas), uma a estibordo e outra a bombordo a 1000 pés. a 2.000 pés para trás e aproximando-se do Angels 10. Puxei para o Angels 8 e as luzes se apagaram. Chamou Churchman para ver se havia algo na área. Recebeu uma resposta negativa. "

Noite de 30-31 de dezembro de 1944 - "Vimos um grupo de luzes voando pelo ar 30 ou 40 milhas a leste da base enquanto voava nos Anjos 9-10."

Noite de 1 a 2 de janeiro de 1945 - "Saw \* Foofighters North of Strasbourg and North of Saverne".

Noite de 14 a 15 de janeiro de 1945 - "Observou um grande brilho laranja no céu de aproximadamente 5 pés de diâmetro nas proximidades de Ingweiler a 6.000 pés às 20:00 h."

**S E C R E T**

2ª W / Ind., 415º. Night Fighter Squadron, 30 de janeiro de 1945 Con't.

Noite de 29-30 de janeiro de 1945 - "Por volta das 00:10 hrs. Avistou um Foofighter a meio caminho entre Weissembourg e Landau. Foofighter estava fora para estibordo e retaguarda em Angels 2. As luzes eram âmbar e uma tinha 20 -50 pés. acima do outro e com cerca de 30 segundos de duração. Foofighter estava a cerca de 1000 pés de distância e seguindo. As luzes tinham cerca de 30 centímetros de diâmetro. As luzes desapareceram quando o Travel 34 se transformou nelas. "

2. Em todos os casos em que o piloto ligou para o Controle GCI e perguntou se havia um Bogey A / C na área, ele recebeu uma resposta negativa.

/ s /

FB

Ringwald

Capitão,

Oficial de Inteligência AC

\* Foofighters é o nome dado a esses fenômenos pelas tripulações de combate deste Esquadrão.

**S E C R E T**

S E C R E T

1st W/Ind.

D-W-2

HEADQUARTERS XII TACTICAL AIR COMMAND, APO #374, U.S. Army, 23 January 1945.

TO: S-2, 415 Night Fighter Squadron.

Forwarded for compliance with paragraph 2 of 1st Ind.

*John E. Leavitt*  
LEAVITT CORNING, JR.,  
Lt. Colonel, G. S. C.,  
A/G of S, A-2.

2nd. W/Ind.

415th. NIGHT FIGHTER SQUADRON, APO #374, U. S. Army, 30 January 1945.

TO: AG of S A-2, XII Tactical Air Command, APO 374, U. S. Army.

1. In compliance with paragraph 2 of 1st. Ind., the following extracts from the Sortie Reports of various pilots who have encountered the Night Phenomenon are submitted for your information.

Night of 14-15 December 1944 - "In vicinity of Erstein (V-9381) flying at 1000 ft. observed large red light at 2000 ft. going East at 18:40 hrs. Travelling at approximately 200 MPH"

Night of 16-17 December 1944 - "20 miles North of Breisach (W-0173) at 800 ft. observed 5 or 6 flashing red and green lights in "T" shape. Thought they were flak. About 10 minutes later saw the same lights much closer and behind me. We turned port and Starboard and the lights followed. They closed in to about 8 O'clock and 1000 ft. and remained in that position for several minutes and then disappeared."

Night of 22-23 December 1944 - "Patrolling at Angels 10 from Sarrebourg to Strasbourg North and South of highway. At 06:00 hrs. saw two lights coming towards A/G from the ground. Upon reaching altitude of plane, they leveled off and stayed on my tail for approximately 2 minutes. Lights appeared to be a large orange glow. After staying with A/G for approximately 2 minutes, they would peel off and turn away, fly along level for a few minutes and then go out. They appeared to be under perfect control at all times. Lights were seen somewhere in vicinity of Hagenau."

S E C R E T

2406

*Just #1*

S-E-C-R-E-T

2nd. W/Ind., 415th. Night Fighter Squadron. 30 January 1945 cont.

Night of 23-24 December 1944 - "Observed reddish colored flames at considerable distance and at approximately 10,000 ft."

Night of 23-24 December 1944 - "Approximately 10 miles South of Point X (Q6745) noticed to NE approximately 5 miles a glowing red object shooting straight up. Changed suddenly to plane view of A/C doing a wing over and going into a dive and disappearing."

Night of 26-27 December 1944 - "At 01:45 hrs. saw two yellow streaks of flame flying at same level at approximately 3000 ft. off port side. We also saw red balls of fire that stayed up for 10 seconds approximately 45 miles away. After seeing yellow streaks, made starboard vector lost altitude and streaks disappeared from view. Called GGI Blunder and asked if any E/A were in vicinity. They answered No. Instructed to return to Angels 10. We felt what was thought to be prop wash; very distinct. Noticed several groups of lights off port while patrolling in vicinity of Q-9050 and R-1556 Lights made distinct lines somewhat like arrows."

Night of 26-27 December 1944 - "While on vector 090 near V-7050 during patrol we observed airborne white lights. They were staggered evenly vertically and we could see from 1 to 4 swing at once. They appeared stationary at 10,000 ft."

Night of 26-27 December 1944 - "Observed light at same altitude while in vicinity of Worms. Observer saw light come within 100 ft. Peeled off and took evasive action but light continued to follow for 5 minutes. Light then pulled up rapidly and went out of sight."

Night of 27-28 December 1944 - "While on North heading in patrol area noticed in vicinity of Q-1378 lights suspended in air moving slowly and would then disappear. Were orange in color. Lights appeared singly and in pairs. Observed these lights four or five times during period."

Night of 27-28 December 1944 - "Eight miles NE of Luneville at 19:10 hrs. saw three sets of three lights (red and white) one on starboard and one on port from 1000 ft. to 2000 ft. to rear and closing in at Angels 10. Pulled up to Angels 8 and lights went out. Called Churchman to see if there was anything in area. Received a negative reply."

Night of 30-31 December 1944 - "Saw a group of lights flying through the air 30 or 40 miles East of base while flying at Angels 9 - 10."

Night of 1-2 January 1945 - "Saw\*Fofighters North of Strasbourg and North of Saverne".

Night of 14-15 January 1945 - "Observed a large orange glow in sky approx. 5 ft. in diameter in vicinity of Ingweiler at 6000 ft. at 20:00 hrs."

2407

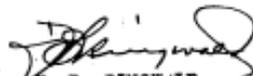
S-E-C-R-E-T

S-E-C-R-E-T

2nd. W/Ind., 415th. Night Fighter Squadron, 30 January 1945 Con't.

Night of 29-30 January 1945 - "At about 00:10 hrs. sighted a Foofighter about half way between Weissenbourg and Landau. Foofighter was off to the starboard and rear at Angels 2. Lights were amber and one was 20 - 50 ft. above the other and of about 30 seconds duration. Foofighter was about 1000 ft. away and following. The lights were about a foot in diameter. Lights disappeared when Travel 34 turned into them."

2. In every case where pilot called GGI Control and asked if there was a Bogey A/S in the area he received a negative answer.

  
F. B. RINGWALD,  
Captain, A. G.,  
Intelligence Officer.

- \* Foofighters is the name given these phenomenon by combat crews of this Squadron.

S-E-C-R-E-T

- 2408 -

S E C R E T

2ª Ind

DW-2

SEDE XII COMANDO AÉREO TÁTICO (ADV) APO # 374. Exército dos EUA,  
4 de fevereiro de 1945.

PARA: General Comandante, Primeira Força Aérea Tática (Prov) APO # 374  
do Exército dos EUA. À atenção de: A / C de S, A-2.

Convidamos a atenção para o 2nd W / Ind.

/ s /

John E Woodley para

LEAVITT

CORNING,

JR.,

Tenente

Coronel,

GSC,

A / C de S, A-2.

3ª Ind

DY-1

SEDE, FIRST TACTICAL AIR FORCE (PROV), APO 374, Exército dos EUA,  
5 de fevereiro de 1945.

PARA: Oficial de Inteligência, Estado-Maior da Aeronáutica SHAEF, APO 757

1. Encaminhado para sua informação.

2. Esta sede não tem mais informações ou explicação em relação a esses fenômenos.

3. Acredita-se que mais investigações se justifiquem. Visto que pessoal técnico apropriado não está disponível dentro da Primeira Força Aérea Tática, o assunto é encaminhado para investigações adicionais, conforme seja aconselhável.

/assinado/

CA  
Coronel,  
AC de S, A-2

JOVEM  
AC,

1												Incl.
#	1. -	1º	e	2º	W	/	Ind,	23	de	janeiro	de	45
e		30			de		janeiro			de		45

**SECRETO**

37153

SECRET

*Plan return to A2 Sub*

2nd Ind.

*057400*  
**GAF 46A**  
D-W-2

HEADQUARTERS XII TACTICAL AIR COMMAND (ADV), APO #374, U.S. Army,  
4 February 1945.

**SI-AEFMAIN**

TO: Commanding General, First Tactical Air Force (Prov) 8 FEB 1945,  
U.S. Army. Attn: A/C of S, A-2.

**A** 15c

Attention is invited to 2nd W/Ind.

*for John E. Woolley*  
LEAVITT CORNING, JR.,  
Lt. Colonel, G. S. C.,  
A/C of S, A-2.

3rd Ind.

D-Y-1

HEADQUARTERS, FIRST TACTICAL AIR FORCE (PROV), APO 374, U S Army, 5 February 1945.

TO: Chief Intelligence Officer, Air Staff SHAEF, APO 757.

1. Forwarded for your information.
2. This headquarters has no further information or explanation in connection with these phenomena.
3. It is believed that further investigation is warranted. Since appropriate technical personnel are not available within the First Tactical Air Force, the matter is forwarded for such further investigation as may be advisable.

1 Incl.  
#1 - 1st & 2nd W/Ind, 23 Jan 45  
and 30 Jan 45.



*Call Young*  
C. A. YOUNG,  
Colonel, AC,  
AC of S, A-2

SECRET

4393

9404

SECRETO

SUPREMA SEDE DA EQUIPE AÉREA ALIADA DE FORÇA EXPEDICIONÁRIA

REF: - 37153

11 de fevereiro de 1945

PARA: - Primeira Força Aérea Tática (Prov.), APO 374, EXÉRCITO DOS EUA

1. Referência ao seu 3º endosso sobre o tema do fenômeno noturno originado pelo 415º Esquadrão de Caça Noturno, não há informações neste Quartel-General que possam explicar a natureza e a causa das luzes e outros fenômenos descritos pelos pilotos deste Esquadrão.

2. O assunto é, portanto, remetido ao Ministério da Aeronáutica para saber se alguma informação adicional pode ser obtida daquela fonte. Espera-se também que um oficial de inteligência técnica aérea do USSTAF visite a unidade em questão.

Para o Vice-Comandante Supremo

/ s /

CM  
Comodoro  
AC de S., A-2

GRIERSON,  
Aéreo

**SECRETO**

SECRET.

FILE COPY  
47A

AIR STAFF  
SUPREME HEADQUARTERS  
ALLIED EXPEDITIONARY FORCE

REF:-

37153

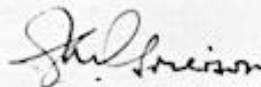
11 February 1945.

TO:- First Tactical Air Force (Prov.), APO 374, U.S. ARMY.

1. Reference to your 3rd Indorsement on the subject of night phenomenon originated by the 415th Night Fighter Squadron, there is no information at this Headquarters which might explain the nature and cause of the lights and other phenomena described by the pilots of this Squadron.

2. The matter is, therefore, being referred to the Air Ministry in order to find out whether any further information can be obtained from that source. It is also hoped to make arrangements for an Air Technical Intelligence Officer from USSTAF to visit the Unit concerned.

For the Deputy Supreme Commander,



G.D. GREENHAM,  
Air Commodore,  
A.C. of S., A-2.

2403

4892

**SECRETO**

SUPREMA SEDE DA EQUIPE AÉREA ALIADA DEFORÇA EXPEDICIONÁRIA

REF: SHAEF AIR / TS.37153 / A-2

11 de fevereiro de 1945

ASSUNTO: Fenômenos noturnos.

PARA: Sede, USSTAF

(aos cuidados do Diretor de Inteligência Técnica Coronel Bradley).

1. Em anexo encontram-se cópias dos documentos recebidos do primeiro Tac. Força Aérea (Prov). A partir do número de relatórios citados no 2o W / Ind do 415th Night Fighter Squadron, parece que deve haver algo mais do que mera imaginação por trás do assunto, e tendo em vista o fato de que pilotos e tripulações estão ficando ligeiramente preocupados com deles, considera-se que todo o possível deve ser feito para chegar à raiz da questão.
2. Cópias dos relatórios foram enviadas ao Ministério da Aeronáutica para sua consideração, e a Divisão de Investigação Científica desta Sede (Sr. Robertson) também foi solicitada a considerar o problema.
3. Nesse ínterim, sugere-se que também convém que um Oficial de Inteligência Técnica Aérea visite a unidade em questão e obtenha relatórios e impressões em primeira mão do pessoal da tripulação.

Para o Vice-Comandante Supremo

/ s /

CM  
Comodoro  
AC de S., A-2

GRIERSON,  
Aéreo

**SECRETO**

AIR STAFF  
SUPREME HEADQUARTERS  
ALLIED EXPEDITIONARY FORCE.

SECRET

USA

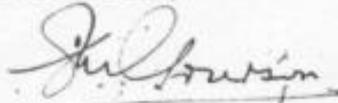
REF: SHAEF AIR/TS.37153/A-2. 11 February 1945.

SUBJECT: Night Phenomena.

TO: Headquarters, U.S.S.T.A.F.  
(For attention of Chief Technical Intelligence  
Officer, Col. Bradley).

1. Attached are copies of papers received from the First Tac. Air Force (Prov). From the number of reports quoted in the 2nd W/Inl. from the 415th Night Fighter Squadron, it would seem that there must be something more than mere imagination behind the matter, and in view of the fact that pilots and crews are becoming slightly worried by them, it is considered that everything possible should be done to get to the root of the matter.
2. Copies of the reports have been sent to the Air Ministry for their consideration, and the Scientific Investigation Division of this Headquarters (Mr. Robertson) has also been asked to consider the problem.
3. In the meantime, it is suggested that it might be as well for an Air Technical Intelligence Officer to visit the Unit concerned and obtain reports and impressions at first hand from aircrew personnel.

For the Deputy Supreme Commander,



C.M. GRIERSON,  
Air Commodore,  
A.C. of S., A-2,  
Air Staff, SHAEF.

2402

4091

**Stars and Stripes European Edition - 19 de fevereiro de 1945**

***Homens que os veem dizem que os Foo-Fighters não podem ser enganados***

**Por Ed Clark**

Escritor da equipe do Stars and Stripes

COM A 1ª FORÇA TÁTICA ALR. 18 de fevereiro - Discussão sobre os Foo-Fighters, coisas estranhas avistadas por caças noturnos dos EUA em território inimigo, atingiram um novo pico aqui hoje, quando as equipes de Beaufighter receberam notícias de casa de que os Foo-Fighters eram fruto da imaginação e estritamente do reino de faz de conta.

Particularmente nojento para os aviadores noturnos que viram Foo-Fighters intermitentemente nos últimos quatro meses foi um artigo recente na Time que dizia "Cientistas céticos, perplexos com todo o assunto, estavam inclinados a rejeitar as bolas de fogo como uma ilusão, talvez um imagem de luz que permaneceu nos olhos dos pilotos após eles terem sido ofuscados por explosões de flak. "

Ninguém, concordaram os membros da tripulação do Beaufighter, estava preparado para explicar os Foo-Fighters, mas eles ficaram furiosos ao saber que o fenômeno havia sido passado levemente como um caso de manchas diante de seus olhos.

Muitos desses lutadores noturnos são veteranos das campanhas da África e da Itália que não tinham a atração adicional de Foo-Fighters. Como um piloto, tenente Owen H. Davis, São Petersburgo. Flórida, e seu navegador, o tenente Warren G. Rodick, de Nova Orleans, colocaram:

“Se estamos começando a ver as coisas agora, é melhor pararmos e ir para casa.”

Sem nunca terem realmente se conhecido, esses homens Beaufighter pelo menos acumularam um conhecimento passageiro - melhor do que outros - com os Foo-Fighters, durante seus últimos quatro meses de operação sobre o território alemão.

Eles os descreveram como bolas de luz colorida que se erguem do solo em Krautland e avançam sobre os caças noturnos dos Estados Unidos logo após eles se aproximarem ou cruzarem as linhas de batalha. Às vezes, eles estão em conjuntos, até dez. Sua cor varia do vermelho ao laranja, amarelo, branco e até azul.

Jogando pelo seguro, nenhuma tripulação do Beaufighter ainda permitiu que os Foo-Fighters se aproximassem, mas sempre entrou em mergulhos e curvas evasivas enquanto os thingamajigs ainda estavam a uma distância certa da asa ou pontas da cauda

---

**The Honolulu Advertiser - 23 de abril de 1950**

## **Pontos antes dos olhos? *War Time 'Foo Fighters' disse como discos voadores***

**Por EDGAR CLARK**

ATENAS, Grécia, 22 de abril (UP) - Os "discos voadores" coloridos relatados em vários pontos nas últimas semanas lembram os "foo-fighters" que seguiram os pilotos de caça noturnos dos EUA sobre a Alemanha durante a "Batalha de Bulge".

Este correspondente, embora não tenha visto discos voadores, viu os misteriosos "foo-fighters" várias vezes enquanto voava com a Força Aérea sobre o vale do Reno.

Pareciam bolas de cor vermelha ou laranja, que surgiram repentinamente do território alemão e seguiram os aviões americanos até que deixaram a área.

• • •

**OS PONTOS BRILHANTES** foram vistos pela primeira vez por pilotos de aviões de caça noturnos que tentavam localizar a localização da artilharia alemã pelo flash de seus canhões.

Até recentemente, a maioria dos "discos voadores" eram descritos como discos prateados ou quase transparentes, e parecia não haver conexão entre eles e os "foo-fighters".

Alguns relatórios das últimas semanas, no entanto, descreveram os discos como sendo avermelhados ou de cor laranja - semelhantes em aparência às visões inexplicáveis vistas pelos aviadores americanos.

• • •

“**FOO-FIGHTERS**” apareceu no auge da Batalha de Bulge, com a última rodada do alemão “V” e outras armas controladas por radar.

Tive minha primeira experiência com eles na véspera de Natal de 1944, nas proximidades de Karlsruhe. De repente, vimos uma bola vermelha aparecer no chão escuro abaixo de nós e à nossa esquerda.

• • •

**Em** segundos nós o vimos decolar, ganhar altitude com tremenda velocidade e nivelar nossa asa esquerda. Por causa da escuridão, não fomos capazes de avaliar sua distância de nós ou seu tamanho.

Conforme a bola vermelha se movia conosco, o piloto entrou em ação evasiva em um esforço para se livrar dela. Viramos, rolamos, mergulhamos, escalamos, mas a bola vermelha ficou conosco.

• • •

**COM NOSSO** companheiro indesejado, continuamos para o norte por um tempo e depois voltamos para Karlsruhe. Na área em

que se juntou a nós pela primeira vez, a bola vermelha desapareceu de vista tão repentinamente quanto apareceu e continuamos de volta sozinhos para a área de Nancy.

Os aviadores acreditavam que os foo-fighters eram dispositivos alemães controlados por radar, usados para rastrear o curso da aeronave. Logo após o aparecimento dos foo-fighters, a área onde eles foram observados foi invadida por forças terrestres americanas e nada mais foi visto ou ouvido sobre as misteriosas bolas vermelhas.

• • •

**NA ÉPOCA** dos primeiros relatos de “foo-fighters”, os círculos científicos os explicaram como o fogo de Santo Elmo, manchas diante dos olhos dos pilotos ou pura imaginação.

Nenhuma explicação oficial deste fenômeno foi publicada.

---

**Comentário do PROJETO 1947** : Nos documentos pessoais do tenente-coronel Jo Chamberlin estava esta nota enigmática:

"Na véspera de Natal, o sargento Ed Clark roubou o repórter da Associate Press Bob Wilson."

Na primavera de 1945, o [tenente-coronel Chamberlin, um assessor especial do General Hap Arnold](#) , Comandante das Forças Aéreas do

Exército, estava em serviço temporário na Europa. Ele parou no 415th Night Fighter Squadron para aprender mais sobre os relatórios dos chamados "foo-fighters".

Chamberlin descobriu que ambos o sargento. Edgar (Ed) Clark e Robert Wilson estiveram lá em dezembro de 1945. Clark até mesmo subiu em uma missão NFS 415 sobre o território inimigo. Ele escreveu uma descrição de seu vôo no jornal *Stars and Stripes* , mas não mencionou ter visto "foo-fighters". No entanto, em várias colunas que escreveu após a guerra, ele mencionou ter visto as luzes estranhas e neste artigo ele dá uma descrição vívida do fenômeno.

O relatório operacional lidando com o foo-fighter na véspera de Natal não existe mais, mas a história da unidade menciona que os foo-fighters estavam ativos na véspera de Natal. Clark provavelmente não conseguiu escrever sobre o incidente do foo-fighter em dezembro de 1944 devido à censura oficial.

---

**SECRETO**

Para: A / Cmdr. Grierson  
AC de S. A-2  
Estado - Maior SHAEF

De: Ministério da Aeronáutica, DDI2.

Encontro: 13 de março de 1945

Ref:

111/45 / DDI2

BOLAS DE FOGO - VERMELHO

Os documentos que tratam do assunto acima, que você anexou com seu memorando SHAEF Air / TS.37153 / A2, de 11 de fevereiro, foram cuidadosamente examinados e discutidos com os vários outros departamentos envolvidos.

Há algum tempo as tripulações do Comando de Bombardeiros relatam fononema semelhante. Algumas das aeronaves alegadas podem ter sido Me.262 e, para o resto, foguetes antiaéreos são sugeridos como a explicação mais provável.

Todo o caso ainda é um mistério e as evidências são muito vagas e variadas, de modo que nenhuma explicação definitiva e satisfatória pode ainda ser dada.

/ s /

**EDM Hopkins ,**

**Capitão do Grupo**

**SECRET**

To : A/Cmdr. Grierson,  
A.C. of S. A-2  
Air Staff S.H.A.E.F.

624

From : Air Ministry, D.D.I.2.

Date : 13th March 1945  
SHAEP - FD

Ref : 111/45/DDI2  
5 MAR 1945

6C A 37153

BALLS OF FIRE - RED.

The papers dealing with the above subject which you enclosed with your memo SHAEP Air/TS.37153/A2 dated 11th February, have been carefully examined and discussed with the various other Departments concerned.

Bomber Command crews have for some time been reporting similar phenomena. A few of the alleged aircraft may have been Me. 262 and for the rest, flak rockets are suggested as the most likely explanation.

The whole affair is still something of a mystery and the evidence is very sketchy and varied so that no definite and satisfactory explanation can yet be given.

2355

E. D. M. Hopkins  
Group Captain

---

**SECRETO**

SUPREMA SEDE DA EQUIPE AÉREA ALIADA DE  
FORÇA EXPEDICIONÁRIA

REF: - SHAEF / A / TS.37153 / A.2.

18 de março de 1945

SUB: - Fenômenos noturnos.

PARA: - Primeira Força Aérea Tática (Prov.), APO 374, EXÉRCITO DOS EUA.

1. Com referência aos relatórios enviados pelo XII Comando Aéreo Tático através de seu Quartel-General sobre o assunto de fenômenos noturnos (foofighter), e na sequência desta carta do Quartel-General de referência uniforme datada de 11 de fevereiro, uma resposta foi agora recebida do Ministério da Aeronáutica que dizem que as tripulações do Comando de Bombardeiros há algum tempo relatam fenômenos semelhantes.

2. A visão do Ministério da Aeronáutica é que algumas das alegadas aeronaves podem ter sido Me.262 e, para o resto, foguetes antiaéreos são sugeridos como a explicação mais provável.

3. É lamentável que nenhuma informação adicional ou mais definitiva possa ser fornecida.

Para o Vice-Comandante Supremo

/ s /

CM  
Comodoro  
AC de S., A-2

GRIERSON,  
Aéreo

SECRET.

FILE COPY

63A

AIR STAFF  
SUPREME HEADQUARTERS  
ALLIED EXPEDITIONARY FORCE  
(FORWARD)

REF:- SHARP/A/TS.37153/A.2.

18 March 1945.

SUB:- Night Phenomena.

TO:- First Tactical Air Force (Prov.), APO 374, US ARMY.

1. With reference to reports forwarded from the VIIIth Tactical Air Command through your Headquarters on the subject of night phenomena (foolfighter), and further to this Headquarters' letter of even reference dated 11 February, a reply has now been received from the Air Ministry who say that Bomber Command crews have for some time been reporting similar phenomena.

2. The Air Ministry view is that a few of the alleged aircraft may have been Me.262's and for the rest, flak rockets are suggested as the most likely explanation.

3. It is regretted that no further, or more definite, information can be given.

for the Deputy Supreme Commander,

C.M. GREENSON  
Air Commander,  
A.C. of S., A-2.

2354

~~4336~~

**Madison, Wisc. Wisconsin State Journal - 8 de julho de 1947**

### **Veterano relembra os primeiros 'discos'**

Os relatórios do Flying Disk lembraram ao veterano Gerry Dumphy (23 Anyinger Ct., Um estudante da Universidade de Wisconsin) relatos de bolas de fogo misteriosas que supostamente atacaram grandes aviões em suas missões nas ilhas japonesas em maio e junho de 1945.

A primeira 'bola de fogo' relatada foi durante um ataque contra Tóquio em 23 de maio de 1945. Dumphy era um bombardeiro do 52º Esquadrão do 29º Grupo de Bombardeio estacionado em Guam. Ele se lembra de como as 'bolas de fogo' se aproximaram dos aviões e os seguiram até o mar quando eles voltaram depois de lançar suas bombas.

Ele os descreveu como "bolas de fogo redondas e velozes, rápidas como um B-29, mas não tão manobráveis". Ou como "ogivas em chamas suspensas em paraquedas" ou como "pedaços de aço derretido".

"Muitas vezes, artilheiros empolgados disparavam em perseguições de mísseis 'bolas de fogo' [que]] perdiam seus alvos e caíam no mar. Chegavam relatórios de todas as bases de B-29 nas Marianas. Com o passar do tempo, as bolas de fogo" aumentaram manobrável e seguiu os superfortes até o

mar ". Nenhum foi visto durante o dia. Um piloto, vendo uma bola de fogo, voou para uma formação de nuvem. Ainda estava seguindo quando o avião emergiu. Neste caso, a bola de fogo foi explicada como o planeta Vênus, já que sua posição permaneceu nas 9 horas.

---

## **Justa causa - junho de 1992:**

### **PRIMEIROS REGISTROS OFICIAIS DE FOO-FIGHTER DESCOBRIDOS**

Em janeiro de 1992, o CAUS lançou um esforço para localizar a documentação relevante para o fenômeno Foo-Fighter da Segunda Guerra Mundial. Isso levou ao primeiro lançamento de registros de unidade dando detalhes sobre esses incidentes.

Para aqueles que não estão familiarizados com o que eram os Foo-Fighters, vamos explicar. Durante a última parte da 2ª Guerra Mundial, os pilotos dos lados aliado e do eixo relataram ter visto estranhas bolas de luz voando com eles enquanto estavam envolvidos em missões de bombardeio e defesa aérea nos teatros da Europa e do Pacífico. As bolas tinham geralmente cerca de trinta centímetros de diâmetro, eram brilhantes, de cores variadas e eram capazes de manobrar com facilidade nas formações de aeronaves.

A notícia do fenômeno vazou para a imprensa em dezembro de 1944 e tornou-se amplamente conhecida na América em 2 de janeiro de 1945, por meio de várias reimpressões em jornais de uma história de uma agência de notícias resumindo as descrições piloto do que viram. Na cobertura da imprensa, presumia-se que as bolas eram armas secretas nazistas. No entanto, eles não parecem afetar a aeronave de forma alguma, exceto ser um incômodo. Os relatos persistiram até o final de janeiro de 1945, quando a atividade diminuiu, embora não completamente.

Outras menções a Foo-Fighters (que na verdade era um apelido dado aos estranhos bailes por pilotos do 415th Night Fighter Squadron, baseado em uma frase frequente na história em quadrinhos "Smokey Stover" da época) desapareceu da imprensa até Dezembro de 1945, quando a American Legion Magazine publicou relatos de pilotos sobre suas experiências (veja ["The Foo Fighter Mystery" por Jo Chamberlin, American Legion Magazine, dezembro de 1945](#) ).

A partir de então, os relatórios do Foo-Fighter vieram à tona muito depois do fato em várias publicações de OVNI ao longo dos anos.

Pistas sobre a existência de registros de guerra dos Foo-Fighters apareceram em arquivos desclassificados da Inteligência da Força Aérea de 1947 e 1952.

Como resultado das ondas de OVNI naqueles anos, vários ex-membros da tripulação de bombardeiros entraram em contato com a Força Aérea para avisá-los de suas experiências com Foo-Fighters

na esperança de que isso de alguma forma esclarecesse os discos voadores avistados.

Um registro, uma carta de 23 de abril de 1952 do tenente-coronel WW Ottinger da Divisão de Avaliação da Diretoria de Inteligência, disse que uma avaliação dos Foo-Fighters foi feita no final da guerra. Concluiu-se que o fenômeno não era nada, embora até hoje o estudo não tenha sido divulgado.

A maioria das contas publicadas de Foo-Fighters parecia emanar de pilotos do 415th Night Fighter Squadron. O trabalho do 415º era interceptar e destruir aeronaves nazistas, voando sob a cobertura da noite.

Os caças seriam dirigidos por estações de radar do Exército que rastreavam as aeronaves inimigas. O esquadrão registrou um impressionante recorde de mortes por meio da habilidade e determinação de seus pilotos.

Sabendo que o Centro de Pesquisa Histórica da Força Aérea dos EUA em Maxwell AFB, Alabama, era um local de armazenamento de histórias de unidades de aeronaves antigas, enviamos uma investigação detalhada solicitando a localização dos relatórios de missões de bombardeio, para definições de siglas fornecidas por testemunhas que tentavam dirigir Inteligência da Força Aérea às citações de avistamentos de Foo-Fighter e, de particular interesse, a história da unidade do 415º NFS.

Infelizmente, depois de nos dizer que um pesquisador nos contataria dentro de alguns meses com os resultados, um acompanhamento nos informou que eles não tinham pessoal ou tempo para responder a perguntas (algum centro de pesquisa!). Mesmo assim, recebemos o número de um rolo de microfilme contendo o histórico da unidade do 415<sup>o</sup>. Ao recebê-lo, logo descobrimos que o

Avistamentos de Foo-Fighter do 415<sup>o</sup> foram de fato documentados, embora brevemente, pelo historiador do esquadrão.

Estamos preocupados com duas partes da história - um resumo da unidade, que dá uma visão geral das atividades do 415<sup>o</sup>, e o "Diário de Guerra", que narra os eventos do dia a dia. Ambos foram classificados como "Segredos". O quadro 1515 do resumo do rolo de microfilme abordou os Foo-Fighters desta forma:

"Outra característica notável ocorreu no final de outubro. Enquanto voavam em uma missão de intrusão no Vale do Reno, o capitão Edward Schlueter e o tenente Don Myers tiveram contato com os primeiros FooFighters, referidos como tal pelo tenente Myers por falta de um nome melhor e por causa da sensação estranha que isso deu à tripulação. No início, esses dois oficiais foram insultados por seus companheiros e começaram a se perguntar se eles haviam desenvolvido fadiga de combate. No entanto, outras tripulações começaram a relatar ter visto FooFighters no Vale do Reno à noite, daí os FooFighters foram definitivamente estabelecidos como um fenômeno existente. "

Algumas observações são necessárias aqui. O resumo faz referência ao capitão Schlueter e o tenente Myers encontrando um Foo Fighter no final de outubro. Mas, como veremos no Diário de Guerra, o primeiro relatório foi no final de novembro de 1944 e nenhum incidente está listado para outubro. Também se vê reações que lembram muito as histórias posteriores de discos voadores, em que as testemunhas foram ridicularizadas e começaram a duvidar de si mesmas até que outras pessoas relataram a mesma coisa. O resultado neste caso foi que "Foo Fighters foi definitivamente estabelecido como um fenômeno existente."

Para o Diário de Guerra. O 415º operou em condições que devem ser consideradas estressantes. Certamente, o estresse de vez em quando precisava ser aliviado. O 415º não era diferente de qualquer outra unidade nesse aspecto. Uma pequena visão de seus passatempos se reflete na entrada do Diário de Guerra de 24 de novembro de 1944:

"O Esquadrão teve um baile no Café du Lark. Tanto as WACs (Women's Army Corp, Ed.) Quanto as garotas francesas foram convidadas. Todos tiveram um momento gay até que os WACs saíram, às 11h, e então um momento muito gay foi aproveitado . "

Espero que o leitor compreenda que "gay" tinha uma conotação diferente daquela que tem agora. Além disso, os WACs eram tão ruins ou as francesas eram muito melhores?

Frame 1611 começa a cobertura do primeiro incidente do Foo Fighter de uma missão de intrusão em Longvic Air Base na França:

27 de novembro - "O seguinte excerto estranho vem do relatório do Tenente Schlueter sobre uma missão de intrusão: 'Ao retornar à base, vi uma luz vermelha voando pela área a cerca de 35 milhas ENE de Pt. A. Veio a cerca de 2.000 pés de estibordo e então ele desapareceu em uma longa faixa vermelha. '"

Comentário: Curiosamente, a menos que o Diário de Guerra tenha omitido outros incidentes no final de novembro, esse relato é bem diferente do "primeiro incidente" relatado na American Legion Magazine. Isso falava de Schlueter e "Meiers" encontrando oito a dez bolas laranjas movendo-se a uma velocidade incrível que desapareceram, reapareceram, permaneceram à vista por cinco minutos e depois desapareceram novamente.

Cerca de duas semanas se passaram antes do próximo encontro. Desta vez, o 415<sup>o</sup> foi transferido para a Base Aérea Ochey, na França. Quadro 1613 relaciona:

15 de dezembro - "O seguinte é um trecho do relatório de operações: 'Vi uma luz vermelha brilhante a 2.000 pés indo para E a 200 MPH nas proximidades de Ernstein. Devido à falha do AI (radar de interceptação aérea) não foi possível detectar o contato, mas seguiu à vista até que se apagasse. Não foi possível chegar perto o suficiente para identificar o objeto antes de sair. '"

Poucos dias depois, houve mais:

18 de dezembro - "Cito o relatório de operações: 'Na área de Rastatt avistou cinco ou seis luzes vermelhas e verdes em forma de T 'que seguiam A / C através de curvas e fechavam a 1000 pés. As luzes se seguiram por vários quilômetros e depois desapareceram. Nossos pilotos chamaram esses fenômenos misteriosos que eles encontram na Alemanha à noite de 'Foo-Fighters'. "

Os encontros continuam no frame 1614:

23 de dezembro - "Mais Foo-Fighters estavam no ar ontem à noite. O relatório do Ops diz: 'Nas proximidades de Hagenau viu 2 luzes vindo do solo em direção ao A / C. Após atingirem a altitude do A / C, eles nivelaram e voaram na cauda de Beau (Beaufighter - sua aeronave, Ed.) por 2 minutos e então se levantou e se afastou. 8ª missão - avistou 2 luzes laranja. Uma luz avistou a 10.000 pés a outra subiu até desaparecer. '"

24 de dezembro - "Os Foo-Fighters estavam ativos novamente de acordo com o relatório do piloto: 'Observou um objeto vermelho brilhante disparando para cima. Ele mudou repentinamente para uma visão plana de um A / C fazendo um wing-over e entrando em um mergulho e desaparecendo. '"

28 de dezembro - "O relatório de operações diz: '1ª patrulha viu 2 conjuntos de 3 luzes vermelhas e brancas. Uma apareceu a bombordo, a outra a estibordo a 1000 a 2000 pés para trás e se aproximando. Beau apagou e as luzes se apagaram. Nada no escopo do GCI no momento. 'E então novamente: 'Luzes observadas suspensas no ar, movendo-se lentamente em nenhuma

direção geral e então desapareceram. As luzes eram laranja e apareceram sozinhas e em pares. Essas luzes foram observadas 4 ou 5 vezes durante o período.' "

Comentário: Podemos ver como o nível de atividade escalou a tal ponto em dezembro que seria difícil manter o controle sobre o assunto. Daí o vazamento e a cobertura da imprensa em janeiro. Os incidentes de 23 a 24 de dezembro concordam com os relatos do artigo da American Legion Magazine, na medida em que o autor deve ter visto o relatório Ops ou o Diário de Guerra sem citar um ou outro como fonte, talvez por razões de segurança. No entanto, os ocupantes da aeronave foram mencionados no artigo, mas não no Diário de Guerra.

Uma entrada final no Diário de Guerra do 415º aparece no quadro 1619:

30 de janeiro - "Foo-Fighters estava de volta na noite passada. Este é o relatório de operações:

'A meio caminho entre Wissenbourg e Langau avistou luzes âmbar a 2000 pés. Uma luz estava de 6 a 50 pés acima da outra e com cerca de 30 segundos de duração. As luzes tinham cerca de 30 centímetros de diâmetro, 300 metros de distância e seguindo Beaus. As luzes desapareceram quando Beaus se transformou nelas. '"

O que eram Foo-Fighters? Alucinações? Navios alienígenas? Fenômenos naturais? Os registros oficiais não

sugerem o que eram, exceto que não eram uma ameaça para as aeronaves de nenhum dos lados.

Em 21 de fevereiro de 1952, a Inteligência da Força Aérea recebeu uma carta de Albert Rosenthal de Washington, DC (em arquivos CAUS):

"Durante o inverno de 1944-45, fui um controlador de caça com a 64ª Asa de Caça apoiando o 7º Exército na França e na Alemanha. Voando sob nosso controle estava o 415º Esquadrão de Caças Noturno, voando Beaufighters. Quando não havia atividades aéreas inimigas, eles se envolveria em varreduras de intrusão no sudoeste da Alemanha. Recebemos repetidamente relatos das tripulações de Beaufighter de fenômenos semelhantes, que eles chamaram de 'foo-fighters'. Às vezes, eles pareciam estar associados a ataques antiaéreos concentrados e, em outras ocasiões, dizia-se que explodiam quando perseguidos. Também foi afirmado que eles causaram uma ligeira resposta no radar de IA. "

"Nunca resolvemos o problema do que eles eram. As teorias propostas incluíam 'Fogo de Santo Elmo' (uma forma de eletricidade estática); balões barragem alemães; meteoros; e gremlins da Floresta Negra nas proximidades. E, claro, suspeitamos da possibilidade de alguma nova arma secreta. "

Uma conta anteriormente desconhecida apareceu. O residente de Connecticut, Louis Kiss, aconselhou o CAUS sobre sua própria experiência com Foo-Fighters.

Kiss, então sargento, era um artilheiro do "Phyllis Marie", um bombardeiro B-17 do 390º Grupo de Bombardeio, 3ª Divisão da 8ª Força Aérea.

No final de 1943, durante uma missão diurna na Alemanha central, Kiss observou uma esfera de aparência estranha se aproximando do B-17 por trás e por baixo. Ele disse que era do tamanho de uma bola de basquete e de uma cor dourada brilhante. A bola alcançou a aeronave e pairou logo acima de uma asa, depois de se mover lentamente da parte traseira. Logo ele passou por cima da aeronave para a outra asa, onde novamente pairou. Sgt. Kiss ficou tentado a atirar nele com sua metralhadora, mas, considerando a proximidade da bola com o tanque de gasolina do B-17, pensou melhor.

Enquanto Kiss observava, a bola moveu-se para a retaguarda novamente, ficou presa no backwash do B-17 e rapidamente desapareceu no restante da formação do B-17. Ele nunca soube se mais alguém no grupo tinha visto a bola, mas relatou oficialmente ao oficial de inteligência. Curiosamente, Kiss nunca tinha ouvido falar de Foo-Fighters até que nós os mencionamos para ele. Seu relatório é paralelo a várias fontes. O Diário de Guerra de 415 de 23 de dezembro falava de Foo-Fighters escalando de baixo, da mesma forma que Kiss descreveu. E o artigo da American Legion Magazine falava de um avistamento à luz do dia por um piloto do P-47 de uma "bola dourada com acabamento metálico", novamente algo relatado por Kiss.

Se alguém tiver dúvidas sobre a credibilidade do Sr. Kiss, incluímos um trecho do Boletim da Fundação da Associação de Veteranos 390, outono-inverno de 1991, atestando sua excelência como aviador de combate.

**O 390th Veterans Association  
Newsletter,  
outono-inverno 1991**

Em uma operação de 8 de outubro de 1943 em Bremen, Alemanha, SSGT. Louis Kiss se estabeleceu entre os artilheiros de destaque do 390º Grupo de Bombardeio, abatendo três aviões inimigos em cinco minutos. Ele conquistou essa conquista em sua posição como artilheiro de cauda na fortaleza voadora "Phyllis Marie".

Ao descrever a ação, o sargento Kiss relatou: "Nunca vi a luftwaffe mais sanguinária. Eles mergulharam em seu próprio flak para direcionar seus ataques. Esperei até que estivessem a trezentos metros antes de atirar neles. Eu não podia perder. "

Designado para o 568º Esquadrão de Bombardeio, o Sargento Kiss mais tarde marcou sua quarta morte sobre Emden. Quando ele voltou mais tarde aos Estados Unidos, ele trouxe consigo a distinta cruz voadora e a medalha aérea com oito cachos de folhas de carvalho por suas conquistas sobre a pátria alemã.

Esperamos que este seja apenas o começo de um fluxo de informações sobre o Foo-Fighters. Foi uma nota de rodapé peculiar à 2ª Guerra Mundial, para dizer o mínimo, e muito pouco está disponível sobre ela.

Com base nos relatórios que vimos, estamos inclinados a pensar que os Foo-Fighters eram alguma forma de fenômeno elétrico raro

relacionado a relâmpagos. Como eles se formam no ar não é compreendido. Estranho também é a falta de relatórios em invernos anteriores a 1944-45, com algumas exceções ocasionais. Acessar novas informações de arquivos históricos pode revelar mais relatórios do que percebemos que existiam. Poderia, por exemplo, o Foo-Fighters ter sido relacionado a uma possível atividade sísmica no sudoeste da Alemanha durante este período, com as bolas de energia elétrica sendo atraídas para as grandes formações de caças e bombardeiros sobrevoando o território? Lembra-se dos relatos de bolas voando do chão e do fato de que não há evidências de que nenhum dos lados da guerra tivesse tais dispositivos em seus arsenais?

Atualizaremos esta história conforme ela se desenvolve.

---

### **Justa causa - setembro de 1992:**

Em 3 de setembro, este editor visitou os Arquivos Nacionais em Suitland, Maryland, em um esforço para localizar registros adicionais sobre Foo-Fighters. Quinze documentos foram encontrados com fragmentos de novas informações.

O foco da busca foram os registros do 415th Night Fighter Squadron, a mesma unidade responsável por muitos dos avistamentos de Foo-Fighter do período. De particular preocupação

foram os "Relatórios de missão". Esses foram os documentos-fonte da História da Unidade 415, que discutimos na Causa Justa de junho. Pensou-se que talvez existissem mais detalhes nesses relatórios de missão, elaborando a História da Unidade.

O pessoal dos Arquivos providenciou uma grande caixa de papelão contendo três pés de pastas de arquivo do 415<sup>o</sup> NFS e grupos de bombardeiros afiliados. O período coberto foi final de setembro de 1944 - abril de 1945. Era óbvio que eu gastaria pelo menos um dia inteiro examinando esse grupo. Os autos não se encontravam nas melhores condições, facto que deve ser motivo de grande preocupação para os interessados no conteúdo dos ficheiros antigos, não só sobre este mas sobre qualquer assunto. Muitos dos papéis eram cópias transparentes, muito frágeis e amareladas. Outros relatórios foram feitos em papel grosso e marrom, que era muito quebradiço, com flocos caindo em minhas mãos. Não era mais surpreendente por que, muitas vezes, quando CAUS solicitava e recebia arquivos do governo, as cópias eram difíceis, e às vezes impossíveis, de ler. Estamos em uma corrida contra o tempo, pois muitos registros do governo estão literalmente se autodestraindo na prateleira. Com os milhões de cópias pelas quais o Arquivo Nacional é responsável, simplesmente não há pessoal ou recursos suficientes para cuidar de tudo.

O que também ficou claro é que os funcionários dos Arquivos Nacionais não são autoridades absolutas nos registros que obtivemos sobre OVNI's. A resposta que tive a um pedido de ajuda para localizar um documento específico da Força Aérea com um número de identificação foi: "Boa sorte, não sabemos". Não que

estivessem sendo recentes, mas que a Força Aérea havia perdido o inventário para aquele grupo de documentos. Eu também tive uma nova avaliação dos atrasos em responder às solicitações da FOIA. Levei a maior parte do dia apenas para escanear uma caixa completamente. Eu estava em uma sala com cerca de trinta a quarenta pessoas, todas com sua própria agenda e pilhas de papel para escanear. Considere os pedidos por correio e as demandas sobre a equipe devem ser excelentes. Eu ouvi uma reclamação de um de ter que puxar *centenas* de caixas para atender às solicitações dos pesquisadores apenas para aquele dia.

Os relatórios da missão do 415<sup>o</sup> tendiam a ser breves em suas descrições de tudo. Houve relatos de aeronaves destruídas, edifícios bombardeados, flak, veículos destruídos; etc. Então, espalhados entre as informações, havia relatos de estranhas luzes no céu.

A seguir está uma contabilidade desses relatórios:

4/15 de dezembro de 1944 - Missão 1 - 1735-1915 - Viu uma luz que parecia ser 4 ou 5 vezes maior do que uma estrela com cerca de 700 MPH perto de Erstein. Não foi possível avistá-lo - Visibilidade ruim.

6/17 de dezembro de 1944 - Missão 5 - 0040 - Disparado em luzes em Lichtenau - Nenhum resultado observado. 0130 - Disparado em luzes em OCS (R-3522) - Nenhum resultado observado.

6/17 de dezembro de 1944 - Missão 6 - 0155-0345 - área de Lichtenau-Buhl. Vi luzes em Neufreistett (R-1407), as armas não disparavam, então voltaram para a base.

2/23 de dezembro de 1944 - Missão 1 - 1705-1850 - Colocado em bogie por Blunder às 1750 horas, teve AI [interceptação aérea por radar.] Contato com alcance de 4 milhas em Q-7372. Ultrapassou e não foi possível detectar o contato novamente. AI saiu e o tempo começou a se aproximar, então retornei à base. Observou 2 luzes, uma das quais parecia estar acendendo e apagando em Q-2411.

2/23 de dezembro de 1944 - Missão 7 - 0350-0730 - Patrulha de 10.000 pés em Estrasburgo - Sarrebourg. Às 06:00 viu? luzes vindo em direção a / c do sul. Afastado após cerca de 2 minutos, quando perto de Hagenau. Vi um brilho laranja e pensei que poderia ser um jato de ar condicionado.

2/23 de dezembro de 1944 - Missão 8 - 0535-0750 - Patrulha Sarrebourg - R-4559. Vi as luzes do avião e um brilho laranja. Pensei que fosse possível jato a / c.

/2 de janeiro de 1945 - Missão 3 - 1810/2010 - Patrulha Norte e Leste da base. Foi direcionado para Rogey - Sem contato.

/2 de janeiro de 1945 - Missão 5 - 2045/2145 - Patrulha. Viu chamas vermelhas na asa de bombordo a 10 milhas ao sul da base. AI [interceptação aérea com radar.] Foi U / S; então voltou para a base.

1/2 de janeiro de 1945 - Missão 8 - 0230/0600 - Patrulha. Vectored para Bogey quando em anjos 11. Não foi possível chegar mais perto do que 7 milhas. Perdi contato quando Bogey entrou no IAZ.

3/14 de fevereiro de 1945 - Missão 2 - 1800-2000 - Por volta de 1910, entre Rastatt e Bishwiller, encontraram luzes a 3.000 pés, dois conjuntos delas se transformaram nelas, um conjunto apagou e o outro subiu direto 2-3000 pés, então saiu. Voltou para a base e olhou para trás e viu as luzes em sua posição original novamente.

4/15 de fevereiro de 1945 - Missão 2 - 1940-2140 - Fio de luzes ao norte de Freiburg, (1 vermelha no centro, 4 brancas em cada lado) piscando.

4/15 de março de 1945 - Missão 1 - 1845-2030 - Patrulha da Frente do 7º Exército da R-1108 a Hagenau - avistados flashes de artilharia. Antes de sair, vi fogo floo (3 luzes vermelhas) a 3 milhas de distância a 3000 pés estacionários.

9/20 de março de 1945 - Missão 9 - 0045-0355 - Em Speyer viu 2 "Foo" Fighters - 1 bola laranja e 1 verde - pareciam estar se aproximando de bombordo. Evadiu-os e perdeu-os.

6/27 de março de 1945 - Missão 5 - 2230-0130 - Patrulha. Patrulha da área de Worms. Viu uma bola laranja que saiu do chão e desapareceu antes de chegar ao Beau.

3/24 de abril de 1945 - Missão 5 - 0105-0320 - Patrulha P-61 - Área de Wisenburg-Ludwigsburg. No Rio Reno, R-9593, observou 4 luzes dispostas em um quadrado. As luzes se apagaram quando o avião se aproximou.

Uma característica frustrante desses relatórios é sua brevidade. É difícil formar uma hipótese sobre a origem dos Foo-Fighters quando essa informação fragmentária está disponível. Às vezes é difícil dizer se os relatos de "luzes" pelos pilotos estavam no ar ou no solo, portanto, deve-se ter cuidado ao ler os relatórios onde isso não for claro.

Os relatórios envolvendo o 415<sup>o</sup> se estendem além do tempo previamente pensado para abranger todos os avistamentos conhecidos daquela unidade.

Em nossa edição de junho, indicamos que os avistamentos variaram do final de outubro de 1944 até o final de janeiro de 1945. Agora podemos ver que o 415<sup>o</sup> enfrentou quase o fim da guerra.

MISSION REPORT

UNIT REPORTING: 415TH NIGHT FIGHTER SQUADRON

MISSIONS : 2 MISSIONS 2 SORTIES DATE : MARCH 14/15

REPORT :

- 1. 1845/2030 - INTRUDER. Visibility too poor for observation. Patrolled 7th Army Front from R-1108 to HAGENAU - artillery flashes seen. Before leaving, saw flou fire (3 red lights) 3 miles away at 3,000 feet stationary. Vicinity of LUNEVILLE, saw what appeared to be ammo dump burning.
- 2. 1900/2100 - INTRUDER. Observed Scattered M/T going south between BADEN BADEN and KELZENGIN (W-0255). Fired at 6 M/T, saw strikes on 2 M/T, another overturned. Claim 1 M/T destroyed and 2 M/T damaged. FLAK - Intense, light (20mm) at RASTATT. Fired at light 5 miles east of Rhine at V-9036 - NRO.

CLAIMS

DESTROYED

DAMAGED

Motor Transport

1

2

LOSSES

None

Copy of original 415th NFS Mission Report.

*NW. J. Murtland  
Maj. u.e.  
u-2*

Os leitores de nosso relatório anterior do Foo-Fighter notarão também que os vários relatórios de missão citados aqui são diferentes, menos detalhados do que os "Relatórios de Operações" citados na História da Unidade do 415º. Esses serão o próximo alvo de uma pesquisa de registros.

Por fim, o documento da página 5 é um registro encontrado separadamente dos relatórios do 415º. Trata-se do 4º grupo Fighter / Bomber da França. O piloto relatou "100 balões amarelos semitransparentes" medindo 1 pé de diâmetro vistos durante sua missão. Nada mais é dito. Foi esta uma invasão em massa do Foo-Fighter, ou balões reais, descrições individuais dos quais perturbadoramente se assemelham a alguns incidentes relatados do Foo-Fighter?

MISSION REPORT FORM  
A-2 SECTION

TIME: 1000  
1400

FINAL  DATE: 3/10/44

DIST. C.G. A-3  
CONT. XII TAG X

1. GROUP OR WING: 4 GROUP (FB)

2. TOTAL NO. MISSIONS: 5 TOTAL NO. SORTIES: 35

3. TYPE OF MISSIONS:  
ARMED RECCE.

4. ROUTE OR AREA:  
AS DIRECTED.

5. FLAK:

6. CLAIMS:	TYPE	DESTROYED	DAMAGED
	LOCOMOTIVES	1	1
	RAILROAD CARS	0	20
	MOTOR TRANSPORT	11	4

7. LOSSES: 1 P-47 DESTROYED BY FLAK, PILOT MISSING.  
2 P-47 DAMAGED BY FLAK, CAT.1, PILOTS SAFE.

8. ENEMY A/C: NIL

9. REMARKS: SAW APPROXIMATELY 100 YELLOW, SEMI-TRANSPARENT BALLOONS  
ABOUT 1 FOOT IN DIAMETER AT 2-3000 FT AT W-1052 AND  
V-9153.

Copy of original Mission Report.

Ainda há muito trabalho a ser feito sobre esse assunto. Nossos arquivos contêm referências a outras unidades cujos registros ainda

não foram pesquisados. Esperamos obter inventários mais detalhados de tais registros e procederemos para localizá-los.

---

**Sexto Comando de Serviço da Divisão de Segurança e Intellegence  
Chicago, Illinois**

15 de janeiro de 1945

SPJIB 000.5-6

Assunto: Balões japoneses

Resumo das informações:

As seguintes informações foram obtidas de outra agência federal de investigação:

"Em 28 de dezembro de 1944, o Sr. Richard Slusser, que recentemente foi nomeado para a academia militar de Annapolis, aconselhou o seguinte:

Enquanto era cadete da Marinha no Campo Municipal de Chamberlain, localizado em Minneapolis, Minnesota, ele, na presença de aproximadamente 15 outros cadetes, observou uma situação que foi trazida ao seu conhecimento com mais força com a recente publicidade dada ao balão japonês que foi descoberto na parte ocidental do país. Ele disse que em julho de 1943, enquanto no

Campo, ele e os outros mencionados acima, observaram uma explosão de chamas no céu nas proximidades do campo. Ele afirmou que era sua opinião que isso aconteceu a cerca de três milhas e meia do campo e foi de 1000 a 2000 pés no ar. Ao ver a explosão de chamas no céu, vários aviões foram enviados do campo em um esforço para determinar o que havia acontecido. No entanto, essa pesquisa resultou em resultados negativos. Na revista **Time**, ele mudou um pouco de opinião a ponto de ser um balão flutuando naquela área.

---

## **CONFIDENCIAL**

### **Comando de Defesa Ocidental**

4 de janeiro de 1945

**NOTA CONFIDENCIAL AOS EDITORES E EMISSORAS,**

**NÃO PARA PUBLICAÇÃO OU TRANSMISSÃO.**

TODOS OS BALÕES QUE SE APROXIMAREM DOS ESTADOS UNIDOS DE FORA DE SUAS FRONTEIRAS PODEM SER ATAQUES INIMIGOS CONTRA A NAÇÃO. TAIS ATAQUES ENVOLVEM SEGURANÇA MILITAR. A INFORMAÇÃO DE QUE OS BALÕES ATINGIRAM ESTE PAÍS E PARTICULARES QUE SEÇÃO ATINGIRAM SÃO INFORMAÇÕES DE VALOR PARA O INIMIGO. O

DEPARTAMENTO DE GUERRA É AUTORIDADE ADEQUADA PARA TAIS INFORMAÇÕES. POR FAVOR, NÃO AJUDE O INIMIGO PUBLICANDO OU TRANSMITIDO TAIS INFORMAÇÕES SEM A AUTORIDADE APROPRIADA.

BYRON PRICE,  
DIRETOR,  
ESCRITÓRIO DE CENSURA.

---

**XII Boletim de Informações de Inteligência do Comando Aéreo Tático,  
nº 6, 28 de janeiro de 1945**

**"Desenvolvimentos Flak":**

No entanto, houve vários relatos do fenômeno que é descrito como "bolas de prata", vistas principalmente abaixo de 10.000 pés; sugestões provisórias foram feitas quanto à sua origem e propósito, mas ainda nenhuma explicação satisfatória foi encontrada. O boletim de 4 de junho de 1945 discute relatórios do Japão:

**NÃO OLHE AGORA, MAS -:**

Mencionou-se anteriormente nestas páginas a existência de mísseis aerotransportados alemães Hs.298, Hs.293, X4 e Hs.117. Muitos relatórios foram recebidos de tripulações de Comando de Bombardeiros de mísseis em chamas sendo direcionados e, às vezes, seguindo a aeronave, sugerindo o uso de controle remoto e / ou dispositivos de homing. É sabido que os alemães mantiveram seus aliados japoneses informados sobre os desenvolvimentos técnicos e o seguinte relatório, retirado literalmente da Sede, USAFPOAG2 Relatório Periódico nº 67, sugere ainda que os japoneses estão usando armas semelhantes às relatadas por nossas próprias tripulações:

    cursos através das nuvens. Um B-29 relatou distanciar-se de uma bola apenas acelerando para 295 mph, após o que a bola em perseguição deu meia-volta e voltou para a terra.

    As perseguições individuais duraram até seis minutos, e uma bola seguiu uma Super-Fortaleza a 30 milhas mar adentro. A origem das bolas não é conhecida. A indicação aponta para alguma forma de direção de rádio, seja do solo ou seguindo aeronaves inimigas. O objetivo aparente das bolas, sem dúvida, é a destruição das Superforças por contato. Tanto a interceptação quanto a AA [antiaérea] provaram ser totalmente ineficazes, o inimigo aparentemente desenvolveu uma nova arma com a qual pode tentar contra-atacar nossos ataques. "

( **FONTE** : RAF, Fighter Command Intelligence and Operational Summary No. 30, datado de 15 de maio de 1945).

---

Uma carta de um ex-operador de radar Sargeant do Estado-Maior da Força Aérea do Exército no 96º Esquadrão de Bombardeiros (H), 11º Grupo de Bombardeiros, para o Centro de Inteligência Técnica da Força Aérea (ATIC), datada de 5 de abril de 1952, relatava uma interessante experiência de guerra. (Existem algumas partes do microfilme que estão borradas e difíceis de ler.)

“.... Abaixo está um relato que fiz em formulário de diário que não coloquei no [no] relatório de combate quando fiz *[sic]* da missão, na medida em que faço aqui:

"22 de fevereiro de 1945; B-24, # 501, 98º grupo de bombas; Missão noturna com o tenente Togner sobre **CHI CHI JIMA** . Carga de bomba 4x500 M29 Butterfly Bombs. Alvo: **SUSAKI AIRFIELD** . 35 bombas observadas atingindo a área alvo. Radar Approach : 152 graus do **NISHI JIMA** . 20 rajadas de flack preciso. Sem holofotes. Um caça noturno aparentemente em nossa cauda. O'Hara viu 2 escapamentos. Captou uma indicação em nosso próprio radar, (SCR 717C). Aterrissou às 09h30: não danos para nós. Missão em 9300 '. Fuzileiros navais tendo dificuldades em **IWO (JIMA)** ,. Poderíamos ver flashes voltando.'

"Esse foi o meu relatório completo. Os outros relatórios daquela missão, sem dúvida, você tem acesso para sua própria análise. Há duas coisas que eu não gosto neste relatório:

(1) Os aeródromos de Iwo na época estavam fechados para todos os voos japoneses, porque os fuzileiros navais estavam presentes.

(2) Susaki não era grande o suficiente para [?] Nada além de atiradores de ervilha.

(3) BETTY'S (bombardeiro japonês Mitsubishi G4M) foi a única aeronave inimiga, que eu saiba, que já foi avistada naquela área, que se encaixaria na descrição de nosso próprio avistamento - e estes não tinham sido avistados por um bom mês e meio antes de fazermos esse contato. Tínhamos 'pacers' durante o dia em vez de Iwo, mas nunca à noite, e eles nunca nos seguiram depois que uma missão havia acabado, como esta deveria ter acontecido.

(4) Eu vi este 'pip' pela primeira vez fora de nosso círculo de altitude, o retorno direto do radar do solo, depois que O'Hara o avistou. Ele nunca entrou neste círculo de altitude, mas nos seguiu por cerca de 20 milhas após as bombas se afastarem, então desapareceu da tela tão repentinamente quanto havia surgido. É por isso que quero terminar o relatório que eu ... *[ilegível]* "

Este relatório é interessante por três razões. Em primeiro lugar, é um relatório visual de radar inicial, embora faltem detalhes. Em segundo lugar, é um pré-1947 que estava nos arquivos da Força Aérea com uma referência que poderia ser usada para estabelecer que ocorreu antes de 1947. Terceiro, o termo "foo-fighter" não é usado.

Esta carta foi contido em um **Projeto Livro Azul** arquivo intitulado

"resposta pública ao abr 1952 **VIDA** artigo de revista ", um arquivo abrangente que continha cartas recebidas do público de 1952 a 1953. Geralmente nenhuma ação foi tomada em relação a essas cartas. O Dr. Herbert Strentz recebeu este arquivo da ATIC quando estava trabalhando em sua dissertação de doutorado. Vários dos cartas relatam avistamentos anteriores a 1947; afirmam que os avistamentos também foram relatados ou registrados quando foram feitos. Os registros, como o diário citado acima, incluíam um diário de bordo, jornais, observatórios e registros de guarda. Uma vez que essas cartas não foram investigadas ou tratadas como relatórios oficiais, Blue Book no momento (1952-3) não indicou pré-1947 relatórios em todas as estatísticas.

a **VISÃO** arquivo da revista aparentemente não foi disponibilizado aos cientistas do Battelle Memorial Institute. O relatório de estudo do Instituto sobre OVNI's de 1947 a 1952 no **Relatório Especial do Projeto Blue Book No. 14** afirma o seguinte na página 4:

Avistamentos alegadamente ocorridos antes de 1947 não foram considerados, uma vez que não foram relatados a fontes oficiais até depois que o interesse público em 'discos voadores' tivesse sido estimulado pela imprensa popular.

No entanto, se os cientistas do Battelle tivessem acesso às cartas neste arquivo, os investigadores teriam reconhecido que essas pessoas estavam tentando "estabelecer sua prioridade" da mesma forma que os cientistas estabelecem sua prioridade ao fazer uma nova descoberta. Os cientistas costumam usar cadernos, diários,

cartas e relatórios para outras organizações para estabelecer a hora de uma descoberta.

Isso traz à tona outro problema com avaliações científicas anteriores do problema UFO. O estudo Battelle, o painel Robertson e o comitê Condon, todos contratados da Força Aérea, receberam dados da Força Aérea que a Força Aérea considerou significativos. Um estudo de OVNIs requer acesso a todos os dados, não apenas ao material que alguns guardiões de registros consideram relevante.

Finalmente, vários pesquisadores escreveram para arquivos nos Estados Unidos, Canadá e Grã-Bretanha solicitando informações sobre "foo-fighters". As respostas dos arquivos quase sempre afirmam que nenhuma informação pode ser encontrada sob o título foo-fighters. Os pesquisadores obteriam a mesma resposta se solicitassem informações sobre "Charlie" ao se referir ao vietcongue. Como Jeff Lindell, um investigador de longa data das luzes noturnas do tempo de guerra, descobriu que algumas operações e relatórios de inteligência podem se referir a foo-fighters, robombs (bombas-robô), bombardeiros baka e bolas de luz. A maioria dos repórteres e quartéis-generais superiores acreditavam que os avistamentos eram resultado de dispositivos secretos, jatos, foguetes ou sinalizadores inimigos. Os relatos de avistamentos de armas secretas alemãs ou japonesas são provavelmente o que deve ser investigado. - JLA

---

Um trecho da seção de INTELIGÊNCIA E OPERAÇÕES de março de 1945 da História da Unidade do **Esquadrão de Caça 549** :

---

Patrulhas Aéreas de Combate foram realizadas nos dias 22, 24, 26, 28 e 30 de março. Em 26 de março, o tenente Calvin P. Lamb, piloto, o tenente James G. Holmes, observador do radar, e o sargento John W. McIsaac, artilheiro, viram o que eles descreveram como luzes em um objeto no ar. As luzes os seguiram por algumas curvas, mas se afastaram enquanto a tripulação orbitava ao norte de Iwo Jima. Uma perseguição foi feita, com um leve contato de radar no conjunto aerotransportado, e então o objeto sumiu de vista. O objeto iluminado semelhante foi visto novamente na noite seguinte de patrulha pelo Tenente William F. Sill, Piloto, Oficial de Voo George W. Hayden, Observador de Radar, e o Soldado de Primeira Classe William Brasvell, Gunner.

---

NOTA: Houve muitos relatos de aviões japoneses que derrubaram "janelas" de alumínio (ou seja, tiras de papel alumínio) à noite quando perseguidos por aeronaves dos EUA. Esta folha confundiu os sinais de radar. No entanto, em algumas das perseguições contadas na

história desta unidade, esse não parece ter sido o caso. Além disso, os "bogies" parecem ter conseguido acelerar a velocidades muito mais altas para fugir dos caças noturnos. A maioria das operações de vôo noturno japonesas em torno de Iwo Jima parecia ser missões de coleta de inteligência "à espreita". Pilotos americanos relataram aeronaves como o "Betty" (bombardeiro de médio alcance Mitsubishi G4M) escoltando, mas não disparando, bombardeiros que faziam sua corrida em Iwo Jima e nas ilhas vizinhas à noite .-- JLA

---

**Louisville, Kentucky, Times - 14 de abril de 1945**

**Um meteoro? '**

Para o editor: terça à noite, às onze horas, saí na minha varanda. Bem à frente, no alto do céu, vi a luz mais linda que já tinha visto. Ficava direto para o leste e parecia estar diretamente sobre Fisherville, três milhas a leste.

Parecia ser do tamanho de um grande melão e brilhava e diminuía em brilho como a pulsação de um coração. Parecia estar

vindo direto para a nossa varanda e sugeri à minha esposa que seria melhor irmos embora, porque se ele errasse o celeiro, eu tinha certeza de que atingiria a casa de frente. Ele lançou uma luz para baixo como uma lâmpada sobre a terra. Primeiro pensamos em um avião com algum novo dispositivo de sinalização, mas havia apenas uma luz brilhante e nenhuma chama.

Após cerca de dez minutos, apagou-se como uma vela apagada. Encontrei um homem em Jeffersontown que o viu e pensa que foi um meteoro. Não, Sr. Editor, eu não bebo uma gota. Estou completamente seco.

- JAMES L. LANDRY, Jeffersontown, Ky.

---

17 de abril de 1945

MEMORANDO PARA O GERAL HH ARNOLD:

1. Os cinegrafistas da 18ª Unidade de Base AF expuseram 900 pés de filme preto e branco e 700 pés de filme colorido durante o funeral do Presidente Roosevelt no Hyde Park. Como as bobinas de notícias têm cerca de dez mil pés de filme, há dúvidas se algum material da Força Aérea será incluído. No entanto, parte do material está sendo considerado para o Boletim Semanal da AAF.
2. Em conexão com as "bolas de fogo" observadas nas áreas do Oceano Pacífico, a informação foi submetida à Vigésima Força Aérea do desenvolvimento pelo Corpo de Sinalização do visualizador infravermelho. Este dispositivo pode reproduzir

uma imagem de objetos iluminados por uma fonte de infravermelho para que o número e a localização das fontes de calor possam ser determinados. Alguns deles estão disponíveis para envio ao Comando de Bombardeiros XXI para avaliação.

JAMES P. HODGES,  
Major General,  
Chefe Adjunto do Estado-Maior do Exército dos  
Estados Unidos ,  
Inteligência

---

## CONFIDENCIAL

DE: COMITRITERRON CINCO QUATRO NOVE 18 de abril de 1945  
PARA: COMFITERCOM SETE ATT

: A-2

549NOITE RELATÓRIO DE MISSÃO DO ESQUADRÃO DE CAÇA NÚMERO 4-  
28

1. A. Um (1) P-61-B

B. Desconhecido

2. A. Nenhum

B. Nenhum

3. Combate Sortie.

4. PILOTO: Tenente FL Williams (Garoto Risonho Azul 2)  
OBSERVADOR RADAR: Tenente JH Richardson  
ATIRADOR: Sargento. S. Forman

DECOLAGEM: 0022 TERRENO: 0415

Em patrulha de rotina até 03h00 e depois na prática de interceptação quando GCI relatou um possível bogie entre Azul 1 e Azul 2, mas Azul não conseguiu fazer nenhum contato. Um pouco mais tarde, o GCI deu outro vetor e possível bogie no Angel 2 e o contato AI foi feito a 7 milhas. O Bogie atingiu o alvo normal na tela e após uma perseguição de 5 minutos perdeu o bogie a estibordo e então o pegou a cerca de 4 milhas a bombordo. Manteve o alvo mais ou menos nessa distância por alguns minutos a uma velocidade de 320 km / h enquanto o bogie fazia uma leve ação evasiva. Finalmente fechou a 2.500 pés quando o bogie desvaneceu para estibordo e quando foi novamente levantado, estava a bombordo a cerca de 3 milhas e ganhando velocidade. Bogie aumentou a distância e Blue 2 foi forçado a abandonar a perseguição por falta de gasolina.

5. TEMPO: 6/10 de cobertura, no máximo 3.000, base 2.000: boa visibilidade.

Comunicações: Bom

6. Nenhum.

7. Sem munição: 750 galões de gasolina gastos

8. A curta distância, o bogie apareceu na mira como dois (2) blips. Gunner viu uma luz redonda avermelhada e relatou corretamente seus movimentos a R / O, que a estava seguindo na mira. O relatório do GCI de "possível bogie" confunde se ele quis dizer que não tinha certeza do contato ou da identidade do contato.

Archie

Beattle

1Lt.,

Air

Corps

Asst. Oficial da inteligência

**CONFIDENCIAL**

**Relatórios da Sétima Missão de Comando de Bombardeiros da  
USAAF - 2 DE MAIO DE 1945  
Ilha Fala, Atol Truk, Pacífico Central**



Mapa mostrando a localização do Atol Truk no arquipélago das Ilhas Carolinas



**Ilha Fala-Beguets, (agora conhecida como *Fanapanges* ) no Atol Truk,  
local do avistamento do OVNI B-24.**



**SEDE VII Comando de Bombardeiro**

**APO # 244**

**RELATÓRIO DE MISSÃO NO. 11-327**

DATA: 2 DE MAIO DE 1945 (GCT).

OBSERVAÇÕES: A tripulação do avião # 616 sobre a ILHA FALA, TRUK ATOLL, em 021802Z observou 2 objetos no ar em sua altitude de 11.000 pés mudando de um vermelho cereja para laranja e para uma luz branca que morreria e então se tornaria vermelho cereja novamente . Esses objetos estavam em ambas as asas e não dentro do alcance de metralhadoras calibre .50. Ambos seguiram o B-24 em todos os tipos de ação evasiva. Um B-24 fez um curso para GUAM e um dos perseguidores desceu às 021900Z depois de acompanhar o B-24 por uma hora. O outro continuou a seguir, nunca se aproximando mais que 1000 jardas e acelerando quando o B-24 passou pelas nuvens para emergir do outro lado à frente do B-24. À luz do dia, foi visto ser de cor prata brilhante. Quando o B-24 desceu em GUAM, o perseguidor fez um curso de 330 graus a 15.000 pés a 20, Altitude de 000 pés em 022130Z. Um B-24 encontrou oito chamas intensas de cor verde claro, uma das quais explodiu e ficou suspensa a 1.500 metros em 021013Z. Não havia trilha ou aviso até a explosão real. Um B-24 relatou 9 a 10 rastros de fogo do tipo traçador vermelho de até 5.000 pés. Eles vieram aos pares e um par veio dentro de 50 a 100 jardas da cauda do B-24 em 021010Z. A origem de cada par estava em um local diferente.

Fonte: Relatórios da Sétima Missão de Comando de Bombardeiros, 742.332 - 8 de fevereiro a 16 de maio de 1945

## PROJECT 10073 RECORD

1. DATE - TIME GROUP	2. LOCATION
2 May 56 45	Fala Island, Truk Atoll
3. SOURCE	10. CONCLUSION
Military	Possibly A/C (enemy)
4. NUMBER OF OBJECTS	11. BRIEF SUMMARY AND ANALYSIS
Two	
5. LENGTH OF OBSERVATION	
Over 1 hour	
6. TYPE OF OBSERVATION	
Air Visual	Two A/B objects at same alt as observer's a/c (11000 ft) color changed from cherry red to orange and to a white light which would die out and then become cherry red again. Followed observing a/c through all types of evasive action. In daylight, object was bright silver in color.
7. COURSE	
Not reported	
8. PHOTOS	
<input type="checkbox"/> Yes	
<input checked="" type="checkbox"/> No	
9. PHYSICAL EVIDENCE	
<input type="checkbox"/> Yes	
<input checked="" type="checkbox"/> No	

FORM  
FTD SEP 63 0-329 (TDE) Previous editions of this form may be used.

RESUMO DO RESUMO DO OBJETO DE VÔO NÃO  
IDENTIFICADO E FOLHA DE EXTRATO

DATA DO INCIDENTE: 2 de maio de 1945

CF

LOCALIZAÇÃO DO Ilha da Fala,  
INCIDENTE: pedágio de Truk A

## RESUMO DO INCIDENTE:

A tripulação do avião # 616 sobre a ILHA FALA, TRUK ATOLL, em Q21802Z observou 2 objetos no ar em sua altitude de 11.000 pés mudando de um vermelho cereja para laranja, e para uma luz branca que morreria e então se tornaria vermelho cereja novamente. Esses objetos estavam em ambas as asas e não dentro do alcance de metralhadoras calibre .50. Ambos seguiram o B-24 através de todos os tipos de ação evasiva. Um B-24 fez um curso para GUAM e um dos perseguidores desceu às 021900Z depois de acompanhar o B-24 por uma hora. O outro continuou a seguir, nunca se aproximando mais que 1000 jardas e acelerando quando o B-24 passou pelas nuvens para emergir do outro lado à frente do B-24. À luz do dia, foi visto ser de cor prata brilhante. Quando o B-24 desceu em GUAM, o perseguidor fez um curso de 330 graus a 15.000 pés a 20.000 pés de altitude em 02213QZ. Um B-24 encontrou oito chamas intensas de cor verde claro, xxx uma das quais explodiu e pendurou a 1.500 metros em 021013Z. Não havia trilha ou aviso até a explosão real. (Sic) Um B-24 relatou 9 a 10 trilhas de fogo do tipo traçador vermelho de até 5.000 pés. Eles vieram aos pares e um par veio dentro de 50

a 100 jardas da cauda do B-24 em 021010Z. A origem de cada par estava em um local diferente.

ESFORÇOS DE INVESTIGAÇÃO: Nenhum

EVIDÊNCIAS FÍSICAS: Nenhuma

AVALIAÇÃO ATICA FINAL: Poss Enemy Acft

FONTE:

Informações militares dos EUA extraídas de 7th Bom Com  
Mission Rpts, 742.332 - 8 de fevereiro - 16 de maio de 45

SECURITY INFORMATION

HEADQUARTERS VII Bomber Command  
APO #244

MISSION REPORT NO. 11-327

DATE: 2 May 1945 (GCT).

OBSERVATIONS: The crew of plane #616 over FALA ISLAND, TRUK ATOLL, at 021500Z observed 2 airborne objects at their 11,000 foot altitude changing from a cherry red to an orange, and to a white light which would die out and then become cherry red again. These objects were out on either wing and not within range of caliber .50 machine guns. Both followed the B-24 thru all types of evasive action. A B-24 took a course for GUAM and one of the pursuers dropped off at 021900Z after accompanying the B-24 for an hour. The other continued to follow, never approaching closer than 1000 yards and speeding up when the B-24 went thru the clouds to emerge on the other side ahead of the B-24. In daylight it was seen to be bright silver in color. As the B-24 let down at GUAM, the pursuer took a course of 350 degrees at 15,000 feet to 20,000 foot altitude at 022130Z. One B-24 encountered eight intense flashes light green in color, one of which burst and hummed at 5,000 feet at 021013Z. There was no trail or warning until the actual burst. A B-24 reported 9 to 10 red tracer-type trails of fire up to 5,000 feet. They came in pairs and one pair came within 50 to 100 yards of the tail of the B-24 at 021010Z. Source of each pair was at a different location.

[Source: Seventh Bomber Command Mission Reports, 742.332 - 8 February-  
16 May 1945]

SECURITY INFORMATION

## PROJECT 10073 RECORD

1. DATE - TIME GROUP	2. LOCATION
2 May 56 1,5	Fala Island, Truk Atoll
3. SOURCE	10. CONCLUSION
Military	Possibly A/C (enemy)
4. NUMBER OF OBJECTS	
Two	
5. LENGTH OF OBSERVATION	11. BRIEF SUMMARY AND ANALYSIS
Over 1 hour	Two A/B objects at same alt as observer's a/c (11000 ft) color changed from cherry red to orange and to a white light which would die out and then become cherry red again. Followed observing a/c through all types of evasive action. In daylight, object was bright silver in color.
6. TYPE OF OBSERVATION	
Air-Visual	
7. COURSE	
Not reported	
8. PHOTOS	
<input type="checkbox"/> Yes	
<input checked="" type="checkbox"/> No	
9. PHYSICAL EVIDENCE	
<input type="checkbox"/> Yes	
<input checked="" type="checkbox"/> No	

UNIDENTIFIED FLYING OBJECT SUMMARY  
SUMMARY AND EXTRACT SHEET

UFOB REPORT # 00003

C.F.

DATE OF INCIDENT: 2 May 1945

LOCATION OF INCIDENT: Fala Island, Truk  
A toll

TIME: 1802Z - 2130Z  
GMT

SUMMARY OF INCIDENT:

The crew of plane #516 over FALA ISLAND, TRUK ATOLL, at 021802Z observed 2 airborne objects at their 11,000 foot altitude changing from a cherry red to an orange, and to a white light which would die out and then become cherry red again. These objects were out on either wing and not within range of caliber .50 machine guns. Both followed the B-24 thru all types of evasive action. A B-24 took a course for GUAM and one of the pursuers dropped off at 021900Z after accompanying the B-24 for an hour. The other continued to follow, never approaching closer than 1000 yards and speeding up when the B-24 went thru the clouds to emerge on the other side ahead of the B-24. In daylight it was seen to be bright silver in color. As the B-24 let down at GUAM, the pursuer took a course of 330 degrees at 15,000 feet to 20,000 feet altitude at 022130Z. One B-24 encountered eight intense flames light green in color, and one of which burst and hung at 5,000 feet at 021013Z. There was not trail or warning until the actual burst. A B-24 reported 9 to 10 red tracer type trails of fire up to 5,000 feet. They came in pairs and one pair came within 50 to 100 yards of the tail of the B-24 at 021010Z. Source of each pair was at a different location.

INVESTIGATIVE EFFORTS: None

PHYSICAL EVIDENCE: None

FINAL ATIC EVALUATION: Poss Enemy Acft

SOURCE: U.S. Military

Information extracted from 7th Bom Com Mission Rpts, 742.332 - 8 Feb - 16 May 45



**B-24 *Libertador* da 7ª Força Aérea do Exército 30º Grupo de Bombardeiros 392º Esquadrão de Bombardeiros sobre o Atol de Truk, 1944**

A primeira referência pública a este avistamento apareceu no artigo de Jo Chamberlin de 1945 [sobre "Foo Fighters" na American Legion Magazine](#) .

Hammond, IN, Times - 25 de maio de 1945

***Estude a nova arma de defesa da Nippon “Balls of Fire” relatada por aviadores***

Oficiais de inteligência do GUAM (INS) B-29 examinaram hoje o testemunho de pilotos que retornavam de que os japoneses estão empregando “bolas de fogo” como uma nova arma defensiva.

Os aviadores americanos que viram essas explosões de chamas semelhantes a meteoros sobre a pátria japonesa estavam inclinados a acreditar que eram aviões de combate a jato.

Oficiais de inteligência, no entanto, não confirmaram essa crença.

Alguns acreditavam que as explosões poderiam ter sido “bombas assustadoras”, como as usadas pelos alemães nos últimos estágios da guerra aérea europeia.

---

**Comando EASTERN**

**NÚMERO 40 1 DE JUNHO DE 1945**

**LIBERADORES  
DA RAF HIT CHATHAM ISLAND**

**Weekly**

**INTELIGÊNCIA**

**RESUMO**

**SEDE Eastern Air COMANDO SUDESTE ASIÁTICO**

**SECRETO**

**B-24 VISTA "CÍRCULOS DE LUZ"**

Um B-24 do 11º Grupo de Bombardeio em uma missão de espionagem sobre Truk durante as primeiras horas da manhã de 3 de maio de 1945, encontrou o que pode ser um fenômeno tão desconcertante quanto as bolas de fogo vistas pelos B-29s enquanto sobre os japoneses continente.

(Extraído de: **Hq. AAF, POA, Air Intell. Memo No. 4, 8 de maio de 1945.** )

O B-24 primeiro observou dois círculos vermelhos de luz se aproximando do avião por baixo, enquanto ainda estava sobre o atol de Truk. Uma luz estava à direita e a outra à esquerda do B-24. A luz do lado esquerdo voltou após uma hora e meia. O da direita permaneceu com o bombardeiro até que o B-24 estivesse a apenas 10 milhas de Guam. Desde o momento em que o B-24 saiu do atol, a luz nunca mais saiu de sua posição do lado direito. Foi relatado pelos membros da tripulação como às vezes à frente, às vezes atrás e às vezes ao lado do B-24 e sempre a cerca de 1200 a 1500 jardas de distância.

Ao amanhecer, a tripulação relatou que esta luz subiu para 15.000 pés e permaneceu no sol. Pouco tempo depois, o B-24 desceu e passou por um undercast de 300 pés e perdeu de vista a luz.

Durante o vôo de Truk para Guam, a luz foi observada mudando de uma cor laranja para um amarelo brilhante ou branco como luz elétrica. A luz também foi descrita como às vezes parecendo um brilho de fósforo. Esta sequência de mudanças de cor ocorreu em intervalos regulares. A luz parecia ter cerca de trinta centímetros de diâmetro e as mudanças na cor não seguiam um padrão de aceleração ou descoloração.

A luz acompanhou o B-24 em mergulhos de 11.000 pés a 3.000 pés, por meio de mudanças bruscas de curso e até mesmo uma breve cobertura de nuvens, sempre mantendo a mesma posição relativa e distância. Ao mesmo tempo, o piloto virou para a luz e ele

definitivamente relata que não ocorreu nenhum fechamento. Durante a noite, altas nuvens cirrus mascararam o luar e nenhuma parte do objeto foi observada, exceto a luz. Ao amanhecer, a luz mudou para um brilho branco constante e um possível formato de asa com um brilho prateado foi notado por alguns membros da tripulação.

As unidades de radar Guam não relataram nenhum bogies plotado em qualquer momento que esta luz estava dentro de seu alcance. Os membros da tripulação relataram que a luz finalmente os deixou quando estavam a apenas 10 milhas de Guam. A luz nunca esteve perto o suficiente do bombardeiro para fornecer um único sinal no radar e, portanto, deveria ter sido facilmente detectada. Dois blips com IFF não foram relatados neste momento, o B-24 sendo o único plano no escopo.

O relatório das unidades de radar de Guam mais o fato de que a luz sempre foi vista do lado direito do B-24, e que mesmo quando o bombardeiro virou para luz, nenhuma taxa de fechamento foi observada tende a tornar a possibilidade de um a jato ou mesmo um tipo convencional duvidoso.

Uma avaliação preliminar do Chefe Adjunto do Estado-Maior da Aeronáutica dá as seguintes possibilidades:

"Acredita-se que as luzes observadas eram de um tipo desconhecido montado em uma aeronave japonesa com as capacidades de um Irving em uma missão experimental ou de observação. Embora certas características da chama do escapamento do jato sejam aparentes, o alcance e o comprimento da luz excedem em muito as

capacidades conhecidas de aeronaves a jato amigas ou inimigas. Embora as observações variem consideravelmente das características das "bolas de fogo" recentemente vistas sobre a terra natal do Japão, há grande necessidade de inteligência sobre todos os fenômenos aéreos.

**SECRETO**

---

**Extrato do Relatório da missão tática, XXI Bomber Command  
Microfilm # 5):**

## **Missões 206-209, 18 de junho de 1945, greves noturnas de Honshu e Kyushu.**

### **Na Parte I "OPOSIÇÃO DE AR INIMIGO"**

#### **2. Observações:**

- b. Uma equipe observou uma luz flutuante, de formato redondo, que mudava alternadamente de vermelho brilhante para laranja escuro. A luz foi observada pela primeira vez perto do fim da terra e seguiu a aeronave por uma distância considerável (a tripulação não foi capaz de estimar a distância, mas aparentemente foi mais de uma milha). O objeto seguiu por aproximadamente 43 minutos até o mar, ou cerca de 125 milhas. A tripulação era de opinião que o objeto ganhou meia milha durante este período. Em nenhum momento uma asa ou fuselagem foi observada em conexão com a luz. O objeto finalmente desapareceu. Duas outras tripulações do mesmo grupo fizeram observações semelhantes ao deixar o alvo, mas, depois de algum tempo, concluíram que o objeto era uma estrela. A tripulação que fez o primeiro relatório sentiu fortemente que o que tinham visto não era uma estrela.

- c. Outra bola de fogo que voou em um curso paralelo [sic] com um B-29 do alvo por cerca de 60 segundos foi relatada. Ele se virou e desapareceu.
  
- d. Quatro bombas de propulsão a jato ou 'tipo Baka' foram relatadas. Dois deles foram encontrados 40 a 100 milhas após o fim da terra. Foi relatado que um deles atacou o B-29.
  
- e. Algumas aeronaves monomotor e bimotor encontradas estavam usando luzes. Houve 2 casos relatados de aeronaves bimotoras seguindo 2 B-29's 200 milhas e 300 milhas no mar.

---

**Missão 210-212, 20 de junho de 1945, Fukuoka, Shizuoka e Toyohashi**

c. Um avião ou bomba a jato foi relatado. Um B-29 foi seguido por 35 minutos imediatamente após o término das bombas. O objeto foi descrito como uma faixa laranja de chamas que voou na parte traseira esquerda do B-29 e seguiu todas as tentativas de ação evasiva. O objeto se esforçou para passar à frente do B-29, mas nunca foi capaz de chegar a menos de 600 jardas. Ao mesmo tempo, um caça, considerado bimotor, também permaneceu com o B-29 a cerca de 2.000 jardas à direita durante toda a ação evasiva e às vezes manobrou para atrair a atenção. Então, a aeronave com propulsão a jato à esquerda do B-29 cairia ou mergulharia, a chama se tornaria vermelha e pequena, mas em uma subida a chama ficaria laranja brilhante e fluiria de volta de 18 a 20 pés. A velocidade do B-29 era de 240-290 mph, mas foi incapaz de deixar qualquer um dos aviões antes do fim da terra. Durante este encontro, não houve disparos de nenhum dos lados.

. . . .

e. Um B-29 foi seguido por uma luz forte após o fim das bombas. Esta luz nunca fechou nem recuou, mesmo quando o B-29 aumentou sua velocidade. O avião inimigo foi finalmente perdido em uma nuvem. A tripulação que relatou isso acreditava que o avião era um caça noturno.

---

### **3. Missão No. 211, 73ª e 313ª Asas, Fukuoka:**

uma. 73

Wing:

.....

(2) Duas bolas de fogo foram observadas pouco antes de as bombas explodirem. Uma brilhante 'bola de fogo' aproximou-se a 50 jardas de 1 B-29 às 7 horas baixo em uma velocidade muito alta a uma altitude de 9.800 pés. O B-29 realizou leves ações evasivas e atirou no objeto sem resultados aparentes. Depois que o objeto passou sob o B-29, o contato visual foi perdido. Nenhuma asa ou fuselagem foi vista em conexão com ela. Outro objeto com a aparência de um grande traçador com fumaça passou a aproximadamente 30 metros sobre o 1 B-29. Novamente, nenhuma outra característica distintiva foi observada. Visto que os objetos iluminados não seguiram os rastros dos B-29 como no passado e considerando o número de foguetes terra-ar relatados, era possível que os objetos relatados fossem na verdade foguetes.

.....

b. Asa

313th:

.....

(3) Uma bola de fogo foi observada à frente e desapareceu na fumaça sobre o alvo.

---

#### **4. Missão 212, 314ª Asa, Shizuoka:**

. . . . .

b. Acredita-se que uma das bombas do tipo Baka e bombas aéreas foram lançadas por um grande avião multimotor. As três bombas do tipo Baka não fizeram nenhum ataque e apenas uma seguiu um B-29 a 1.000 jardas.

---

**WAYNE THOMAS, JR.**

**PO BOX 831**

**PLANT CITY, FLORIDA**

3 de outubro de 1963

Sr.

Richard

Hall

NICAP

1536 Connecticut Avenue NW  
Washington 6, DC

Prezado

Sr.

Hall:

Perdoe minha demora em responder sua carta de 27 de agosto solicitando informações sobre OVNI's vistos por tripulações de B-29 durante a Segunda Guerra Mundial.

Eu era um oficial de inteligência do grupo estacionado em Tinian, e os casos de que me lembro foram todos avistamentos noturnos.

Essas luzes, variando de verde a laranja e amarelo, apareceriam e se moveriam junto com os bombardeiros por vários minutos de cada vez antes de explodir. As tripulações tinham certeza de que não eram reflexos em plexi-glass, ou estrelas, ou a lua.

Não me lembro de nenhum caso em que uma aeronave ou forma tenha sido distinguida como tal, apenas luzes.

Esses "Foo-fighters" eram tão comuns que foram discutidos nas várias publicações da unidade pela ilha.

Também me lembro de nenhuma discussão sobre a possibilidade de espaçonaves, apenas estranhas luzes não identificadas.

Espera-se que este pequeno fragmento de informação possa ajudar.

Atenciosamente,

/ s / Wayne Thomas, Jr.

**Comentário do PROJETO 1947 :** Dr. Robert L. Hall, Chefe do Departamento de Sociologia e Psicologia Social da Universidade de Chicago e irmão do falecido Richard Hall, Diretor Assistente do NICAP, também serviu no Pacífico. Ele também ouviu falar de muitos avistamentos de objetos incomuns por tripulações aéreas, incluindo "balões de alta altitude e alta velocidade". Embora alguns documentos oficiais relatando esses objetos tenham sido

recuperados de arquivos oficiais, apenas a superfície foi arranhada. Por exemplo: sabemos que o Air Intelligence Weekly Digest para o XX Comando de Bombardeiros tinha informações sobre foo-fighters, mas só conseguimos localizar o Vol. 2 # 12 que não discute o assunto. Histórias de unidades adicionais referem-se a até 40 avistamentos em apenas uma missão no Japão. Esta é uma área para investigação posterior.

---

### **Major Paul A. Duich, USAF - Sasebo, Japão, julho de 1945**

Na sede do SAC em 1958, um grupo de oficiais, aviadores e engenheiros de mísseis observou um OVNI alongado com objetos de satélite por cerca de 20 minutos. O caso foi relatado ao NICAP pelo Major Paul A. Duich, USAF (aposentado), uma das testemunhas, que estava então na ativa.

O Major Duich foi um Mestre Navegador da Força Aérea, que acumulou 4.000 horas de vôo e 300 horas de combate. Durante a Segunda Guerra Mundial, ele foi um dos que viram "foo-fighters", enquanto um membro da tripulação de uma bomba B-29 ataca o Japão.

Depois de se aposentar da Força Aérea, o Major Duich tornou-se membro do NICAP.

Algum tempo atrás, Robert Swiatek do Fund for UFO Research comprou uma cópia de segunda mão de " *Flying Saucers from the Moon*" por Harold T. Wilkins, que por acaso já foi propriedade de Paul A. Duich (PAD). Aninhada no livro estava a nota escrita à mão pelo Major Duich transcrita abaixo.

Resumo f (Sáb) 11-8-75 (1030) HT WILKINS: "VÔO SAUCERS FROM THE MOON"  
C. 1954

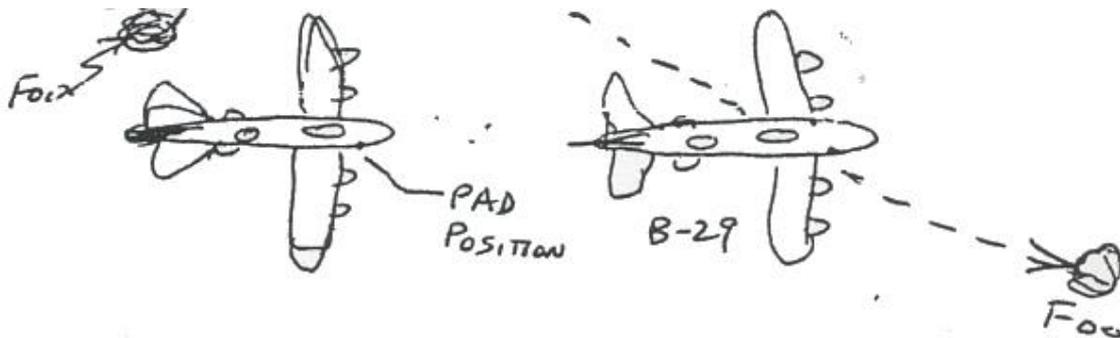
-----  
Q. Por que os britânicos não datam seus livros?

Comprado no verão de 1974, Weinstein

\$ 10,00 Hollywood  
-----

-----  
Como disse a Barbara Barth em meu resumo de 25 livros básicos para o estudo de FS, este livro provavelmente tem o melhor referência em uma fonte para "FOO-FIGHTERS" - fenômenos aéreos da Segunda Guerra Mundial (Capítulo II). Ele se concentrou na cena ETO, mas escreve sobre o Pacific Theatre na p. 28, de grande interesse para mim.

Minha primeira exposição a algo assim ocorreu durante uma missão de nossa tripulação de bombardeiro B-29 na cidade japonesa de SASEBO. Estávamos voando a aprox. 9000 pés quando o "Foo" apareceu para se juntar a nós e "voar em formação" travando nosso estabilizador horizontal esquerdo. Nosso artilheiro traseiro relatou primeiro. Ele nos acompanhou por muitos quilômetros. Nosso comandante de avião (AC) ordenou uma rajada de tiros depois de termos certeza de que não era outro B-29. (Este foi um tipo de missão de fluxo de bombardeiro de surtida única). Os rastreadores pareceram atingir a bolha de luz, mas nada aconteceu. Algum tempo depois, o Foo quebrou a formação, mergulhou sob o B-29 e desapareceu à distância a aprox. a posição das 2 horas que é quando eu estava prestes a observá-lo da minha posição do lado direito das seções do nariz. (Eu era o engenheiro de vôo da tripulação.)



Era impossível estimar com precisão a distância que separava o FOO do nosso avião, pois não havia nada para comparar no céu escuro da noite.

-----  
(Para repetir, é aqui que toda essa coisa de OVNI's começou para mim, ou seja, a caminho de SASEBO, julho de 1945, a 9000 pés)

-----  
Era uma grande bola de luz laranja-avermelhada difusa e nada mais.

-----  
Relatamos isso à Inteligência em nossa reunião na manhã seguinte.

-----  
Não muito depois de toda a tripulação ter sido enviada para o campo de descanso no Hickam Field Hawaii (OAHU), coincidência / ou nervos de guerra?

-----  
Este livro é um excelente compêndio de avistamentos iniciais e contém muitos detalhes há muito esquecidos pelas ondas atuais de avistamentos e especulações.

PAD (Sat) 11-8-75

Summary (Sat) 11-9-75  
(1030)

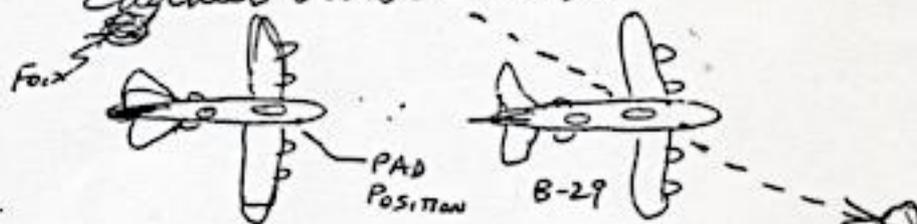
H.T. WILKINS: "FLYING SAUCERS FROM  
THE MOON"  
c. 1954

Q. Why don't British date their books?  
Purchased Summer 1974, Silverstein  
\$1000 Hollywood

As I told Barbara Barth in my summary  
of 25 basic books for FS study, this ~~book~~  
book has probably the best reference in one  
source for "FOO FIGHTERS" - WWII aerial  
phenomena (Chapter II). He concentrates on  
the ETO scene, but writes about the Pacific  
Theatre on p. 28, of great interest to me.

My first exposure to something  
like this occurred during a mission  
by our B-29 bomber crew on the  
Japanese city of SASEBO. We were  
flying at approx. 9000 feet when  
the "FOO" appeared to join us and  
"fly formation" abeam our left  
horizontal stabilizer. Our rear  
gunners reported it first. It followed  
us for many miles. Our airplane  
Commander (AC) ordered a burst of  
gunfire after we were sure it was  
not another B-29. (This was a  
single sortie bomber stream type  
of mission). The tracers were seen  
to appear to hit the blob of light  
but nothing happened. Sometime  
later, the FOO broke formation,  
swirled under the B-29 and  
vanished in the distance at approx  
the 2 o'clock position which is when

I was able to observe it from my position on the right side of the nose section. (I was the Flight Engineer on the crew).



It was impossible to estimate accurately the distance separating the FOU and our airplane as there was nothing to compare with in the dark night sky.

To repeat, this is where all this WFO stuff began for me, i.e., en route to ~~SAKED~~, July 1945, at 9000 feet.

It was a big ball of fuzzy orange-red light and nothing more.

We reported it to Intelligence at our de-briefing next morning.

Not long after the whole crew was sent to rest camp at Hickam Field Hawaii (OAHU)  
Coincidence for War nerves?

This book is an excellent compendium of early sightings and contains a lot of detail long forgotten by the current waves of sightings and speculation.

PhD  
(Sat) 11-8-75

**Comentário do PROJETO 1947:** Compare o avistamento do Major Duich com este [relatório de 1952 da Base Aérea de Ramey, Porto Rico](#) .

**Base da Força Aérea RAMEY, Porto Rico - dezembro de 1952**

## **RELATÓRIO DE OPERAÇÕES TÁTICAS E TREINAMENTO**

**Página 16**

### CAPÍTULO III. OPERAÇÕES TÁTICAS E TREINAMENTO. CONTÍNUO

Em 27 de dezembro, uma aeronave RB-50, número 6881, do Destacamento Sete, 55th Strat Recon Wg, Ramey AFB, PR, durante uma missão pertencente ao projeto 5OAFS-7, sobrevoou a República Dominicana. A aeronave foi interceptada e alvejada por um caça do tipo Mosquito da Força Aérea Dominicana.

Radio Trujillo (República Dominicana) solicitou que a aeronave pousasse em Ciudad Trujillo; o comandante da aeronave recusou devido ao peso excessivo da aeronave e ao pequeno comprimento da pista do aeroporto de Ciudad Trujillo.

O comandante do Destacamento havia informado a Força Aérea Dominicana sobre as propostas de voos dessa natureza em novembro. Na ocasião, foi acordado que o sobrevoo poderia ser feito em qualquer parte da República Dominicana, com exceção de certas áreas específicas, a saber, a cidade de Ciudad Trujillo, áreas de treinamento localizadas a aproximadamente cinco milhas a oeste da cidade e os estaleiros da marinha. A aeronave não violou nenhuma dessas áreas restritas.

A sede do SAC está investigando o incidente.

Em 31 de dezembro no 0445Q RB-36, número 2007, 60th Strat Recon Sq, 72d Strat Recon Wg, enquanto voava 73 graus para fora no rádio beacon, altitude de 8.000 pés, visibilidade excelente (uma noite clara de luar), observou objeto não identificado no céu. O objeto, que parecia ser uma bola de fogo laranja-avermelhada, era

**Página 17**

### CAPÍTULO III. OPERAÇÕES TÁTICAS E TREINAMENTO. CONTÍNUO

visto no horizonte e se aproximou do lado esquerdo da aeronave, passou sobre a asa a uma distância de aproximadamente 300 pés, e então viajou para longe da cauda e subiu fora de vista. O comandante da aeronave, o primeiro piloto e o scanner esquerdo observaram o "disco voador".

O treinamento administrado e as horas de trabalho utilizadas pelo Voo de Treinamento da Base Aérea, anexado ao 72d Operações Sq, 72d Grupo da Base Aérea, durante o período de 1 de dezembro a 31 de dezembro foram as seguintes:

<b><u>TREINAMENTO</u></b>	<b><u>HORAS DE ESTUDANTE</u></b>	<b><u>HORAS DO INSTRUTOR</u></b>
Treino de judô	43	14
Condicionamento Físico	1417	57
Recondicionamento Físico	297	16
Link Trainer	130	130
Treino de judô	43	14
Código	240	20
Filmoteca	2310	85
Alcance (skeet)	362	104
Alcance (carabina 0,30 cal)	82	8
Alcance (pistola 0,45 cal)	32	4
Alcance (metralhadora)	1	1
Treinamento On-The-Job	8119	312

Dezesseis aviadores freqüentaram a Escola de Pilotos da Base e, após a conclusão do curso de três dias, quinze dos aviadores receberam licenças de motorista.

KW-72-H<sup>3</sup>  
Dec 1952

Page 16

CHAPTER III. TACTICAL OPERATIONS AND TRAINING. CONTINUED

On 27 December an RB-50 aircraft, number 6281, of Detachment Seven, 55th Strat Recon Wg, Ramey AFB, PR while on a mission pertaining to project SOAFS-7, overflew the Dominican Republic. The aircraft was intercepted and fired upon by a Mosquito type fighter aircraft of the Dominican Air Force.

Radio Trujillo (Dominican Republic) requested that the aircraft land at Ciudad Trujillo; the aircraft commander <sup>5/</sup> refused because of the excessive weight of the aircraft and the short length of runway at the Ciudad Trujillo airport.

The Detachment commander had briefed the Dominican Air Force on proposed flights of this nature in November. <sup>6/</sup> It was agreed at that time that overflight could be made anywhere within the Dominican Republic with the exception of certain specified areas, namely, the city of Ciudad Trujillo, training areas located approximately five miles west of the city, and the navy yards. The aircraft did not violate any of these restricted areas.

Headquarters SAC is investigating the incident.

On 31 December at 0445Q RB-36, number 2007, 60th Strat Recon Sq, 72d Strat Recon Wg, while flying a 73 degrees outward heading on the Ramey radio beacon, altitude 8,000 feet, visibility excellent (a clear moonlit night), observed an unidentified object in the sky. <sup>7/</sup> The object, which appeared to be a reddish-orange ball of flame, was

~~SECRET~~

~~SECURITY INFORMATION~~

CHAPTER III. TACTICAL OPERATIONS AND TRAINING, CONTINUED

seen on the horizon and approached the aircraft's left side, passed over the wing at a distance of approximately 300 feet, and then traveled away from the tail and climbed out of sight. The aircraft commander, <sup>8/</sup> first pilot, <sup>9/</sup> and left scanner <sup>10/</sup> all observed the "flying saucer."

Training administered and manhours utilized by the Air Base Training Flight, attached to the 72d Operations Sq, 72d Air Base Group, during the period 1 December thru 31 December were as follows:

<u>TRAINING</u>	<u>STUDENT HOURS</u>	<u>INSTRUCTOR HOURS</u>
Judo Training	43	14
Physical Conditioning	1417	57
Physical Reconditioning	297	16
Link Trainer	130	130
Code	240	20
Film Library	2310	85
Range (skeet)	362	104
Range (carbine .30 cal)	82	8
Range (pistol .45 cal)	32	4
Range (sub-machine gun)	1	1
On-The-Job-Training	8119	312

Sixteen airmen attended the Base Drivers School and upon completion of three day course fifteen of the airmen were awarded driver's permits.

~~SECRET~~  
~~SECURITY INFORMATION~~

**DECLASSIFIED**

AF/IGSPB Ltr., 13 Dec 1973  
By AFSHRC  
Date: APR 10 1974

HISTORICAL REPORT

of

THE DEPUTY DIRECTOR FOR ESTIMATES

DIRECTORATE OF INTELLIGENCE

*1. Estimates Division He*

Director Keosaupe Studios, Inc. ATTN: Archives Branch Maxwell AFB, Alabama	RETURN TO:	7.4 D. J. 1952
---	------------	-------------------



3-418

P.S. CONT. #  
D. J. IN USAR

**DECLASSIFIED**

For Period:

AF/IGSPB Ltr., 13 Dec 1973  
By AFSHRC  
Date: APR 10 1974

1 July 1952 - 31 December 1952

*TS-HL-180*

Major M. A. Kirkpatrick

Copy no. 2 of 4 copies



REF ID: A66017

*TS-422*  
*67*  
*67*

... a responsabilidade pela sua produção atribuída a AFOIN-2B. A publicação desta série, conforme declarado no memorando, foi para satisfazer (sic) uma necessidade de várias organizações no campo receber (sic) em uma base atual e oportuna, material de inteligência avaliado que seria adicionado ao nosso próprio material de inteligência básico já em sua posse, mas que não exigia revisão total ou a inteligência não seguia dentro de um cronograma de revisão previamente estabelecido e regulamentado. Eles também satisfariam (sic) os requisitos existentes em relação às estimativas de inteligência e às alterações ou modificações atuais nas mesmas.

**Durante os meses de julho, agosto e setembro, o volume de relatórios de discos recebidos de todo o país criou uma grande dificuldade para o AFOIN-2A. Em 25 de julho de 1952, o major DJ Fournet recebeu a incumbência de avaliar esses relatórios. Durante um período de 24 horas, 31 relatórios de discos voadores foram recebidos por cabo de vários comandos, além de uma média de 30 cartas por dia de civis. Uma ligação estreita foi estabelecida entre o Centro de Inteligência Técnica Aérea, a Base da Força Aérea Wright-Patterson e o AFOIN-2A e todas as informações foram encaminhadas a eles para uso no Projeto "BLUE BOOK".**

---

Policy and Management Memorandum, No. 40-8, Gabinete do Subdiretor de Estimativas, assunto., "Preparação de Notas de Inteligência Aérea, AFOIN," datado de 20 de novembro de 1952. Arquivado em AFOIN-2B.

A pedido do Major General Samford, o Coronel Brown, acompanhado pelo Sr. Jonathan N. Gilmore, participou de uma reunião do Conselho de Aeronaves e Armas em 4 de novembro de 1952 e outras reuniões programadas em 7, 10 e 19 de novembro e 3, 8, 16 e 20 de dezembro. O Coronel Brown, por solicitação semelhante, compareceu às reuniões do Conselho da Aeronáutica em 24 de novembro e 23 e 31 de dezembro, a fim de estar disponível para oferecer assistência em questões de inteligência programadas para a agenda.

Briefings e palestras foram apresentados de forma contínua ao longo deste período. Os listados abaixo são típicos:

#### Briefings Diários

Briefing diário do Estado-Maior da Aeronáutica para o Estado-Maior da Aeronáutica

## Briefings Semanais

Para vice-diretor de orçamentos (sexta-feira)

## Briefings (conforme necessário)

Secretário da Força Aérea

Chefe de Gabinete, USAF

Vice-Chefe de Gabinete, Operações, USAF

Chefe de Operações Navais e Deputados subordinados

Outros oficiais mediante solicitação formal

## Escola de Comando Aéreo e Pessoal - (Trimestral)

14 de outubro de 52 - Poder Aéreo Soviético

4 de novembro de 52 - Defesa Aérea da URSS

7 de novembro de 52 - Poder Aéreo Soviético

19 de novembro de 52 - Força Aérea Soviética

## Escola de Inteligência Stretégica - Trimestral

26 de agosto de 52 - Forças Armadas (Aéreas)  
da Europa Ocidental

8-9 de setembro de 52- Forças Armadas  
(Aéreas) Extremo Oriente

11 de setembro de 52 - Significado militar da  
aviação civil internacional

16 de setembro de 52 - Forças Armadas  
(Ofensiva Aérea) URSS

17 de setembro de 52 - Forças Armadas da  
URSS (Defesa Aérea)

28 de novembro de 52 - Forças Armadas  
(Aéreas) da Europa Ocidental

8 de dezembro de 52 - Forças Armadas  
(Aéreas) Extremo Oriente

16 de dezembro de 52 - significado militar da  
aviação civil internacional

17 de dezembro de 52 - Forças Armadas  
(Aéreas) URSS

Agência de Inteligência Central

**25 de novembro de 52 - objetos voadores  
não identificados**

Especial

Senador Stennis, Membro do Comitê de  
Serviços Armados do Senado,

29 set 52 "Situação mundial e capacidades  
aéreas inimigas"

G-2 semanal. Briefing G-3

30 de outubro de 52, Capacidades de  
bombardeio estratégico soviético

4 de outubro de 52 - General Smart para  
representantes da USAF para 5 Power ° Conferência  
sobre o Sudeste Asiático, "relatório da CIA Special  
Estimates ?? e estimativas gerais - Capacidades da  
China Comunista para ação agressiva contra  
Indochina, Birmânia, Malaio e Tailândia."

18 de novembro de 52 - General Eisenhower -  
Situação na Coreia

26 de novembro de 52 - Secretário de Defesa  
Designado, Sr. Wilson - Situação na Coreia.

**DECLASSIFIED**

AF/IGSPB Ltr., 13 Dec 1973  
By AFSHRC  
Date: APR 10 1974

~~SECRET~~

60

3-413

U.S. CONT. S.  
D. J. IN USAR

TS-180

HISTORICAL REPORT

of

THE DEPUTY DIRECTOR FOR ESTIMATES

DIRECTORATE OF INTELLIGENCE

Director Aerospace Studies Inst. ATTN: Archives Branch Maxwell AFB, Alabama	RETURN TO:	42.01 D: 1952
--	------------	------------------

*1. Estimates Division HQ*

**DECLASSIFIED**

For Period:

AF/IGSPB Ltr., 13 Dec 1973  
By AFSHRC  
Date: APR 10 1974

1 July 1952 - 31 December 1952

TS-180

Major M. A. Kirkpatrick

Total number of copies: 67  
Copy no. 2 of 4 copies.

~~SECRET~~

REF ID: A1-17

*TS-180*

**DECLASSIFIED**

AF/OSPB Ltr. 11 Dec 1973  
By AFSHRC

Date: APR 10 1974

the responsibility for its production assigned to AFOIN-2A. The publication of this series, as stated in the memorandum, was to satisfy a need of various organizations in the field to receive on a current and timely basis, evaluated intelligence which would add to our own basic intelligence material already in their possession but which either did not require total revision or the intelligence did not follow within a previously established and regulated revision schedule. They would also satisfy existing requirements in connection with intelligence estimates and current alterations or modifications thereto.

During the months of July, August, and September the volume of flying saucer reports received from all over the country created a major workload to AFOIN-2A. On 25 July 1952 Major D. J. Fournet was given the assignment of evaluating these reports. During one 24-hour period 31 flying saucer reports were received by cable from various commands in addition to an average of 30 letters per day from civilians. Close liaison was established between Air Technical Intelligence Center, Wright-Patterson Air Force Base, and AFOIN-2A and all information was forwarded to the for use in Project "BLUE BOOK."

Policy and Management Memorandum, No. 40-8, Office of the Deputy Director for Estimates, subject, "Preparation of Air Intelligence Estimates, AFOIN," dated 20 November 1952. Filed in AFOIN-2B.

**DECLASSIFIED**

AF/OSPB Ltr. 11 Dec 1973

By AFSHRC

Date: APR 10 1974

~~SECRET~~  
SECURITY INFORMATION

At the request of Major General Sanford, Col Brown, accompanied by Mr. Jonathan N. Gilmore, attended a meeting of the Aircraft and Weapons Board on 4 November 1952 and other scheduled meetings on 7, 10, and 19 November and 3, 6, 16, and 20 December. Colonel Brown by similar request attended meetings of the Air Council on 24 November and 23 and 31 December in order to be available to offer assistance on intelligence questions scheduled for the agenda.

Briefings and lectures were presented on a continuing basis throughout this period. Those listed below are typical:

Daily Briefings

Daily Air Staff Briefing for the Air Staff

Weekly Briefings

For Deputy Director for Estimates (Friday)

Briefings (as required)

Secretary of the Air Force

Chief of Staff, USAF

Deputy Chief of Staff, Operations, USAF

Chief of Naval Operations and subordinate Deputies

Other officers upon formal request

Air Command and Staff School - (Quarterly)

14 Oct 52 - Soviet Air Power

4 Nov 52 - Air Defense of the USSR

7 Nov 52 - Soviet Air Power

19 Nov 52 - Soviet Air Force

~~SECRET~~

Strategic Intelligence School - (Quarterly)

**DECLASSIFIED**

AF/ICSPB Ltr, 13 Dec 1973  
By AFSSHC  
Date: APR 6 1974

- 26 Aug 52 - Armed Forces (Air) Western Europe
- 8-9 Sep 52- Armed Forces (Air) Far East
- 11 Sep 52 - Military Significance of International Civil Aviation
- 16 Sep 52 - Armed Forces (Air Offensive) USSR
- 17 Sep 52 - Armed Forces USSR (Air Defense)
- 28 Nov 52 - Armed Forces (Air) Western Europe
- 8 Dec 52 - Armed Forces (Air) Far East
- 16 Dec 52 - Military Significance of International Civil Aviation
- 17 Dec 52 - Armed Forces (Air) USSR

Central Intelligence Agency

- 25 Nov 52 - Unidentified Flying Objects

Special

- Senator Stennis, Member Senate Committee on Armed Services,
- 29 Sep 52 "World Situation and Enemy Air Capabilities"

Wdy G-2, G-3 Briefing

- 30 Oct 52, Soviet Strategic Bombing Capabilities
- 4 Oct 52 - General Saart for USAF representatives to 5 Power Conference regarding South East Asia, "CIA report Special Estimates RT and general estimates - Communist China's Capabilities to aggressive action against Indo-China, Burma, Malay and Thailand."
- 18 Nov 52 - General Eisenhower - Situation in Korea
- 26 Nov 52 - Secretary of Defense Designate, Mr. Wilson - Situation in Korea.

Based on a request from the Commanding General, Air Defense Command to have special intelligence clearances for General officers in USAF

~~SECRET~~

**DECLASSIFIED**

AF/ICSPB Ltr, 13 Dec 1973  
By AFSSHC  
Date: APR 6 1974

A 5

DE: CG 5001ST COMP WG LADD AFB AL

PARA: CGAIRDEF COM ENT APB COLO, CGALAIRCOM  
ELMENDORF AFB  
AL, SEC DEF WASH DC

NR: LFW0P3 0370

10022SZ

DEC 52

1. CIRVIS.

2. Ladd AFB Als, 147 graus 42 min oeste 64. graus 49 min norte.

3 -

uma. Objeto aerotransportado não identificado (luz) se dirigindo a aproximadamente 240 graus a 2.000 pés de altitude. Em curso reto por aproximadamente um (1) min, ele começou a aumentar sua velocidade visivelmente. Tamanho aproximado (sic) de luz de cabine grande de dois (2) motores de transporte ou luz difusa (sic) dessa natureza. Forma não reflexiva, branca em tom oval. Altitude 2.000 pés. Continuou no rumo de 240 graus a 2.000 pés de

altitude por aproximadamente dois (2) min. Nenhum jato ou jato de foguete notado.

b. Número de série 49-2522, posição 060 graus, F-94A. Land-jet, um motor, insígnia da USAF , 2000 pés de altitude, velocidade de 200 nós por hora. Nome Starfire, número de série 49-2522.

c. Não aplicável.

4. Número de série da aeronave 49-2522, F-94A, 1º Tenente Donald A Dickman piloto, 1º Tenente Thomas W Davies, observador do radar, estava na perna de base para se aproximar para pouso quando o

1º Ten Davies chamou a atenção para o piloto em um alvo às 11:30 horas na mesma altitude, alvo movendo-se de estibordo para bombordo. Alvo afirmado pelo piloto. O F-94A estava indo para 060 graus, o alvo estava indo para 240 graus aproximadamente paralelo e 180 graus para o vôo do caça. Durante os próximos 30 a 45 segundos, o alvo aumentou sua velocidade visivelmente. Quando o F-94A, número de série 49-2522 ligou a perna de base, dirigindo-se a aproximadamente 240 graus na mesma altitude. Da posição da área de base, o alvo

parecia ascender a uma taxa fenomenal com um curso reto e muito errático características de voo. A cor da luz parecia mudar de branco para vermelho, como se a atmosfera (sic) tivesse um efeito sobre ela à medida que ganhava altitude. Objeto não identificável devido à escuridão da noite, velocidade do objeto e posição da escuridão da noite, velocidade do objeto e posição do observador. Objeto não audível. (sic) Quando no solo, nada de um motor, motor ou outra natureza de propulsão foi notado. Temperatura aproximadamente negativa

DA IN 711810 (10 de dezembro de 52)

**Base da Força Aérea de Ladd, Alasca - 10 de dezembro de 1952**  
**UFO CIRVIS Relatório do Capitão EJ Ruppelt's Project Blue Book**  
**Papers**

EMERGÊNCIA

vinte e dois (22) graus e o ruído podia ser ouvido a uma distância muito longa, sem vento naquela temperatura. Após o pouso, o objeto se moveu em uma trajetória de vôo arrática (sic) por um período de três (3) minutos até ser apontado novamente para o piloto e dois (2) tripulantes de solo. Em seguida, ele assumiu um rumo de 160 graus ganhando velocidade até se parecer com uma estrela cadente ou meteoro. Descendo o tempo todo, continuou a se tornar um vermelho mais brilhante ao atingir a terra. A luz parecia diminuir sua velocidade de avanço e descida à terra como faria um helicóptero. Neste ponto, a luz estava visivelmente mais vermelha do que antes. Tempo 090616Z a 090626Z. Condições meteorológicas , noite vfr cavu.

5. Donald A Dickman, 1º Ten, piloto da USAF, navio nº 49-2522 Thomas W Davies 1º Ten, Observador de radar da USAF, navio nº 49-2522.

NOTA: \*Como recebido

AÇÃO: AF

INFORMAÇÃO: G2 (CIA), CSA, OSD, JCS, NAVY, NSA, G3

DA IN 711810 (10 de dezembro de 52)

jeg  
/1

EMERGENCY

FROM: CG 5001ST COMP WG LADD AFB AL  
TO: CGAIRDEFCOM ENT AFB COLO, CGALAIRCOM ELMENDORF AFB  
AL, SEC DEF WASH DC  
NR: LFWOP3 0370 100225Z DEC 52

1. CIRVIS.
2. Ladd AFB Als, 147 deg 42 min west 64 deg 49 min

north.

3.

a. Unidentified airborne object (light) heading approximately 240 deg at 2,000 ft. altitude. On straight course for approximately one (1) min then it started increasing its speed noticeably. Approximat-size of large cabin light of two (2) engine transport or difused light of that nature. Shape non-reflective, white in hue oval in shape. Altitude 2,000 feet. Continued on 240 deg heading at 2,000 feet altitude for approximately two (2) min. No jet or rocket stream noticed.

b. Serial number 49-2522, heading 060 deg, F-94A. Land-jet, one engine, USAF insignia, 2000 feet altitude, speed 200 knots per hour. Name Starfire, serial number 49-2522.

c. Not applicable.

4. Aircraft serial number 49-2522, F-94A, 1st Lt Donald A Dickman pilot 1st Lt Thomas W Davies radar observer, was on base leg to approach for landing when 1st Lt Davies called attention to pilot on a target at 11:30 o'clock same altitude, target moving from star-board to port. Target affirmed by pilot. The F-94A was heading 060 deg, target was heading 240 deg approximately parallel and 180 deg to fighter flight. During the next 30 to 45 seconds, target increased its speed noticeably. When F-94A, serial number 49-2522 turned on base leg, heading approximately 240 deg same altitude. From position of base area target seemed to ascend at a phenomenal rate with a straight course and very erratic flight characteristics. The color of the light seemed to change from white to red as if the atmosphere had an affect on it as it gained altitude. Object unidentifiable due to darkness of night, speed of object, and position of darkness of night, speed of object, and position of observer. Object not audable. When on ground, nothing of a motor, engine, or other propulsion nature was noticed. Temperature approximately minus

DA IN 711810

( 10 Dec 52 )

twenty-two (22) deg and noise could be heard at a very long distance with no wind at that temperature. Upon landing, the object moved in an erratic flight path for a period of three (3) minutes until it was pointed out again to the pilot and two (2) ground crew members. Then it took up a heading of 160 deg gaining speed until it looked like a falling star or meteor. Descending all the time, it continued to become a brighter red as it reached the earth. The light appeared to diminish its forward speed and descent to the earth as a helicopter would. At this point the light was noticeably more red than before. Time 090616Z to 090626Z. Weather conditions, night vfr cavu \*

5. Donald A Dickman 1st Lt, USAF pilot, ship no 49-2522  
Thomas W Davies 1st Lt, USAF radar observer, ship no 49-2522.

NOTE: \*As received.

ACTION: AF

INFO: G2 (CIA), CSA, OSD, JCS, NAVY, NSA, G3

DA IN 711810 (10 Dec 52) jeg/1

UNCLASSIFIED

SECURITY INFORMATION

# *Special Study*

53-1

## **ANALYSIS OF UNIDENTIFIED VITAL INTELLIGENCE SIGHTINGS**

FOR THE YEAR

# 1952

HEADQUARTERS

NORTHEAST AIR COMMAND

THIS DOCUMENT CONSISTS OF  
COVER PAGE, TITLE PAGE,  
PAGES I AND II, PAGES I  
THRU 13 AND BACK COVER.

1 MARCH 1953

THIS IS COPY NO. 83 OF 154 COPIES

UNCLASSIFIED

INFORMAÇÃO SEGURA

*Estudo Especial*

53-1

ANÁLISE DE OBSERVAÇÕES DE INTELIGÊNCIA VITAL NÃO  
IDENTIFICADA

PARA O ANO

1952

COMANDO AÉREO NORDESTE SEDE

1 DE MARÇO DE 1953

ESTA É CÓPIA

NO. 83 DE 154 CÓPIAS

---

**AVISO! ESTE DOCUMENTO CONTÉM INFORMAÇÕES QUE AFETAM A  
DEFESA NACIONAL DOS ESTADOS UNIDOS NO SENTIDO DAS LEIS DA  
ESPIONAGEM,**

**TÍTULO 18 USC, SEÇÕES 793 E 794.**

**É PROIBIDA A SUA TRANSMISSÃO OU REVELAÇÃO DE SEUS CONTEÚDOS  
DE QUALQUER FORMA PARA UMA PESSOA NÃO AUTORIZADA POR LEI.**

---

**INFORMAÇÃO SEGURA**



avistamentos vitais de Inteligência não identificados que ocorreram dentro ou adjacentes à área de Comando durante o ano civil de 1952.

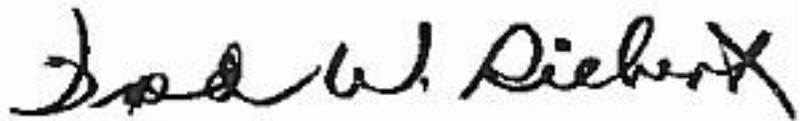
A tabela de avaliação padrão fornecida abaixo foi usada para avaliar cada incidente relatado neste estudo. Esta avaliação reflete a estimativa do NEAC sobre a confiabilidade da fonte e a veracidade das informações. A possibilidade de que cada incidente represente um esforço de reconhecimento soviético é refletida por esta avaliação.

FONTE		EM FORMAÇÃO	
A	- Totalmente confiável	1	- Confirmado
B	- Normalmente confiável	2	- Provavelmente verdadeiro
C	- Bastante confiável	3	- Possivelmente verdadeiro
D	- Não geralmente confiável	4	- Duvidosamente verdadeiro
E	- Não confiável	5	- Relatório improvável
F	- A confiabilidade não pode ser julgada	6	- A verdade não pode ser julgada

Uma classificação de fonte "A" foi dada em apenas dois casos: primeiro, quando o oficial meteorológico da base relatou suas próprias observações de rastos e, segundo, quando um operador de torre relatou um contato de voz não identificado. Uma classificação "B" indica

um informante de integridade conhecida. As classificações "C" "D" e "E" indicam um grau de confiabilidade proporcionalmente decrescente. Uma classificação "F" é atribuída quando nada é conhecido a respeito do histórico ou da confiabilidade do observador.

As classificações numéricas para itens de informação são independentes e distintas das classificações de letras listadas para as fontes, uma vez que é bem possível que uma fonte confiável envie um relatório cuja verdade não possa ser julgada (A-6), ou uma fonte não confiável para enviar um relatório que provavelmente é verdadeiro ou confirmado por outras fontes (F-1).



FRED W. SIEBERT

Tenente

Coronel,

Diretor de Inteligência da USAF

Eu

---

## INFORMAÇÃO SEGURA

### COMANDO AÉREO NORDESTE SEDE

ESTUDO ESPECIAL NEAC  
53-1 15 de março de 1953

ÍNDICE Página

Prefácio 1

Eu problema 1

II Fatos relacionados ao problema	1
Um general	1
B. Objetos Voadores	1
C. Possíveis patrulhas de reconhecimento soviético	2
D. Aeronave não identificada	2
E. Submarinos não identificados	3
III Discussão	4
IV Conclusões	5
A. Avistamentos de 1952	5

B. Visões do futuro	6
Apêndice	7
Figura 1 - Avistamentos não identificados NEAC 1952	8
Figura 2 - Possíveis esforços de reconhecimento soviético NEAC 1952	9
Figura 3 - Possíveis esforços de reconhecimento soviético NEAC 1952 (mapa)	10
Figura 4 - Lista tabulada de avistamentos não identificados NEAC 1952	11
Figura 5 - Capacidades do TU-4	12
Figura 6 - Submarinos soviéticos, características e capacidades	13

DISTRIBUIÇÃO - Veja a contracapa interna

ii

---

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

### **EU PROBLEMA**

Apresentar uma análise de avistamentos vitais de Inteligência não identificados que ocorreram dentro ou adjacentes à área do Comando Aéreo do Nordeste durante o ano civil de 1952.

### **II FATOS RELACIONADOS AO PROBLEMA**

## A. GERAL

Durante o ano de 1952, o Diretor de Inteligência do NEAC recebeu 46 relatos de avistamentos não identificados. Desse número, cinco (4 aeronaves e 1 submarino) foram posteriormente identificados como amigáveis. Isso deixou um total de 41 incidentes ainda não identificados e precisando de avaliação adicional (ver Figura 1).

## B. Objetos Voadores

Desse número, 14 por sua própria natureza, não poderiam ser considerados causados por aeronaves ou embarcações convencionais. Os relatórios nesta categoria consistiam principalmente de luzes aéreas não identificadas ou objetos voadores. Esses incidentes não são peculiares ao Comando Aéreo do Nordeste, já que avistamentos semelhantes estão sendo relatados em outras áreas do mundo. Embora nenhuma explicação satisfatória tenha sido estabelecida para explicar todos esses fenômenos, cada caso é cuidadosamente estudado e encaminhado por meios expeditos para o Centro de Inteligência Técnica Aérea na Base Aérea de Wright-Patterson. Até o momento, nenhuma evidência foi fornecida pela área do NEAC para provar que esses fenômenos representam uma ameaça à segurança dos Estados Unidos.

---

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

### **C. POSSÍVEIS PATRULHAS DE RECONHECIMENTO SOVIÉTICO**

Ao eliminar assim de uma discussão mais aprofundada os incidentes na categoria de objetos voadores e aqueles que foram identificados, um núcleo de relatórios permanece numerando 27 que parecem ser indicativos de atividade humana, mas que não podem ser facilmente atribuídos a operações conhecidas do Comando Aéreo do Nordeste .

É com esta categoria que nos preocupamos principalmente. Vinte desses incidentes envolviam aeronaves não identificadas e sete representavam submarinos não identificados. (Veja as Figuras 2 e 3)

#### D. AERONAVES NÃO IDENTIFICADAS

Das aeronaves que foram reportadas e não foram identificadas, apenas cinco foram realmente vistas como aeronaves a olho nu. Estas aeronaves foram avistadas nos seguintes locais: (Ver Figura 3)

Islândia Oriental - 6700N / 1350W

Doneborg, Groenlândia - 7410N / 2030W

Base Aérea de Thule, Groenlândia - 75 milhas ao sul -  
7520N / 6910W

Atlântico Norte - 5200N / 2820W

Oceano Ártico - rota Ptarmigan - 8304N / 15100W

Cinco aeronaves não identificadas foram ouvidas na escuridão ou nublado, passando sobre ou perto dos seguintes locais:

Danmarkshaven, Groenlândia - 7646N / 1845W

Aputitec, Groenlândia - 6755N / 3215W

Angmagssalik, Groenlândia - 6530N / 3733W

Ilha de Jan Mayen - 7110N / 0720W

Base Aérea de Sondrestrom, Groenlândia - 6701N /  
5044W

2

---

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

Rastros de vapor foram relatados em seis ocasiões separadas sobre ou perto de bases NEAC:

Base Aérea de Thule, Groenlândia - duas vezes - 7630N /  
6848W

Goose Air Base, Labrador - duas vezes - 5319N / 6025W

Base Aérea de Narsarssuak, Groenlândia - 6140N /  
4610W

Entre a Base Aérea de Sondrestrom e a Base Aérea de  
Narsarssuak - 6254N / 4650W

Um contato de rádio incomum com uma aeronave não identificada foi relatado pela Força de Defesa da Islândia - 6401N / 2204W.

Outros dados sobre esses avistamentos de aeronaves estão tabulados na Figura 4.

É significativo notar que cada uma dessas áreas relatando aeronaves não identificadas está dentro do alcance de missões de ida e volta dos TU-4s soviéticos operando em instalações aéreas na Península de Kola (ver Figura 5). Todas as bases do NEAC, exceto aquelas na ilha de Newfoundland, relataram evidências de pelo menos uma aeronave não identificada durante 1952.

Quatro avistamentos de aeronaves adicionais foram relatados em 1952, mas foram identificados como amigáveis.

#### E. SUBMARINOS NÃO IDENTIFICADOS

Os avistamentos de submarinos durante o ano totalizaram oito, mas um foi posteriormente identificado como um submarino da Marinha dos EUA. Os sete restantes foram relatados por fontes diferentes de credibilidade variável. Dois foram avistados por esquimós (sic), dois foram visualmente observados por pessoal a bordo de aeronaves em voo, um foi observado por radar aerotransportado, um pela Royal

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

Polícia montada canadense e um por um policial dinamarquês em uma nave de superfície. A localização desses avistamentos é a seguinte: (Ver Figura 3)

Atlântico Norte - 4261N / 5005W

Porto de setembro, Labrador - 5633N / 6143W

Porto Principal, Labrador - 5634N / 6142W

Estreito de Lower Davis - 5730N / 5300W

Fiorde de Wolstenholm, Groenlândia - área de Thule -  
7637N / 6944W

Sondre Stromfjord, Groenlândia - 6640N / 5150W

Estreito de Davis - 6600N / 5500W

Outros dados sobre esses avistamentos de submarinos estão tabulados na Figura 4.

A União Soviética tem uma estimativa de 101 submarinos submersos de alta velocidade e de patrulha oceânica, que são capazes de penetrar em todas as áreas do Comando Aéreo do Nordeste (ver Figura 6). Além disso, cerca de 89 submarinos soviéticos de médio alcance poderiam operar ao longo da costa leste da Groenlândia. Com o reabastecimento em Spitzbergen ou com a frota pesqueira russa posicionada perto da Islândia, o alcance desses navios poderia ser bastante estendido.

### III DISCUSSÃO

Voltando agora para uma análise cronológica desses avistamentos, é imediatamente evidente por uma olhada no gráfico da Figura 2 que esses avistamentos não se limitaram a nenhuma estação específica do ano. Parece, entretanto, que a primavera (março, abril, maio e junho) e o outono (setembro, outubro, novembro e dezembro) representam os períodos de pico de atividade aérea não identificada. A sequência cronológica desses avistamentos de aeronaves está listada no Fugure (sic) 4.

4.

---

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

É significativo notar que durante o pico de atividade do NEAC - julho e agosto, os meses de luz do dia ideal - nenhuma aeronave não identificada foi relatada. Este fato reforça a possibilidade de que os outros incidentes relatados representem esforços de reconhecimento do inimigo, já que os soviéticos teriam menos probabilidade de realizar reconhecimento aéreo durante o verão ártico, quando as chances de serem detectados seriam maiores.

Outro fator interessante é que durante essa calma nos relatórios de aeronaves, avistamentos de submarinos de repente se multiplicaram (ver Figura 2). Com exceção de um único avistamento de submarino possível em maio, todos esses incidentes ocorreram em um período de 33 dias durante agosto e setembro. A progressão desses

avistamentos de submarinos cronologicamente apresenta um quadro interessante de possíveis patrulhas de reconhecimento soviético (ver Figura 4).

#### IV CONCLUSÕES

##### A. OBSERVAÇÕES DE 1952

Os avistamentos que foram objeto deste estudo refletem apenas as possíveis patrulhas de reconhecimento soviético que foram detectadas. Para cada avistamento relatado, um número indeterminado de aeronaves e submarinos poderia ter vindo e partido completamente sem serem detectados, devido às vastas áreas do Comando Aéreo do Nordeste que ainda não estão povoadas e, por enquanto, não patrulhadas.

---

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

### **B. VISÕES FUTURAS**

Os relatos de avistamentos não identificados devem continuar cada vez mais. Há indícios de que o mundo comunista está ficando cada vez mais apreensivo com as intenções do novo governo dos Estados Unidos. Essa apreensão tende a aumentar a atividade de reconhecimento soviético. Embora seja admitido que alguns desses incidentes são baseados em evidências inconclusivas e não confirmadas para identificá-los positivamente como representativos da atividade soviética, a julgar pelo padrão estabelecido em 1952, é de se esperar que essa atividade aérea não identificada aumente com a aproximação da primavera.

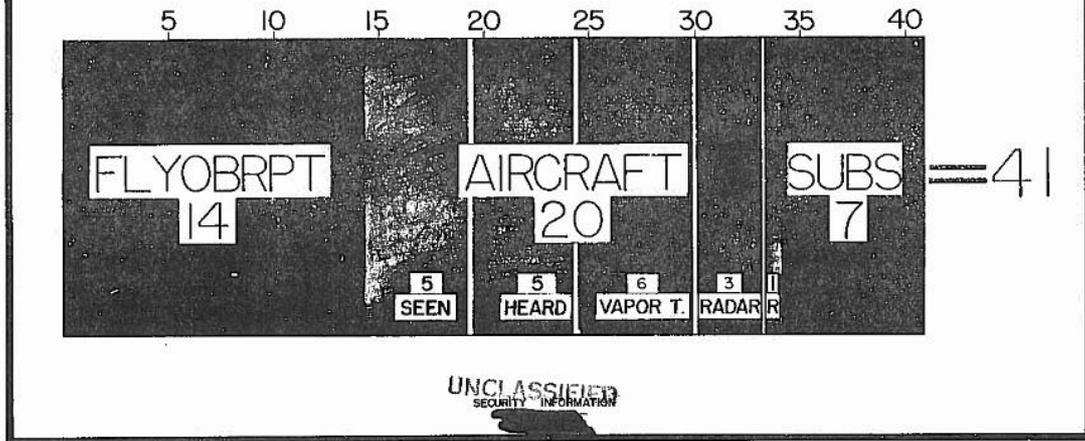
6

---

**APENDICE**

UNCLASSIFIED

# UNIDENTIFIED SIGHTINGS NEAC 1952



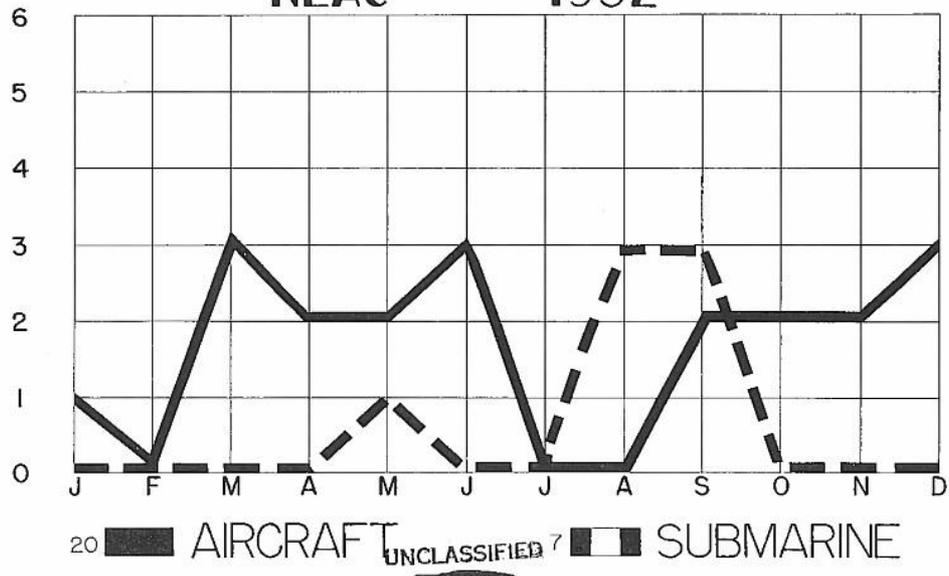
UNCLASSIFIED  
SECURITY INFORMATION

FIGURE 1

UNCLASSIFIED

# POSSIBLE SOVIET RECONNAISSANCE EFFORTS

## NEAC 1952



20 AIRCRAFT UNCLASSIFIED 7 SUBMARINE

FIGURE 2

# POSSIBLE SOVIET RECONNAISSANCE EFFORTS

UNCLASSIFIED

## NEAC 1952

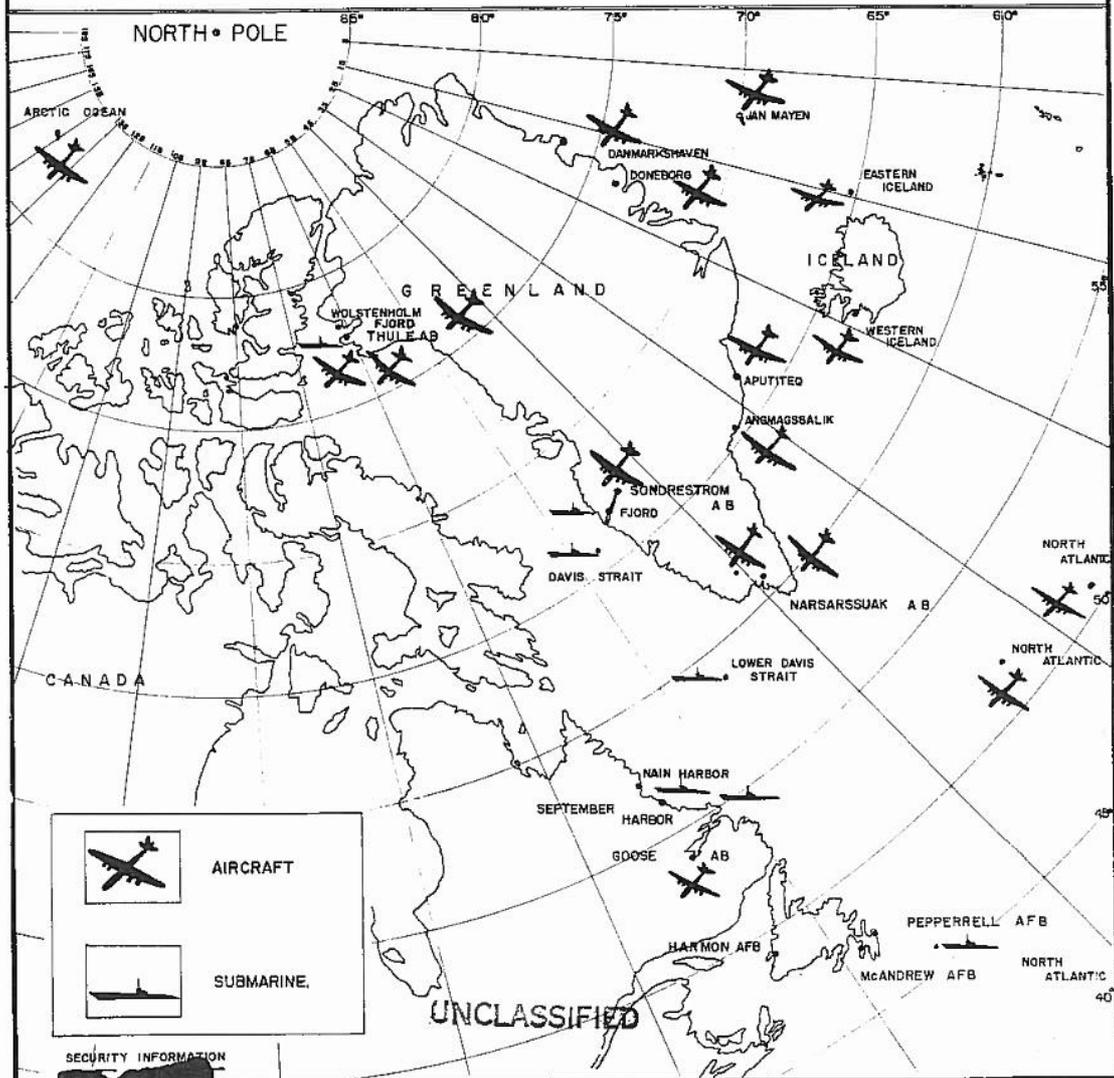


FIGURE 3

# TABULATED LIST OF UNIDENTIFIED SIGHTINGS-NEAC 1952

A I R C R A F T					
INCIDENT	REPORTED FROM	LOCATION	DATE	TYPE SIGHTINGS	REMARKS
Vapor Trails	Thule AB	Thule AB 7630N, 6848W	January 1952	Visual/ground	In a report received from Thule Air Base on the 29 April 52 sighting of vapor trails, it was also noted that a similar incident was alleged to have occurred in Jan 1952. B-2
Vapor Trails	Goose AB	Goose AB 5319N, 6025W	011543-Mar 52	Visual/Air	Vapor trails of one aircraft were sighted forming very fast, traveling in a NE direction over Goose AB. B-2
Unidentified Aircraft	Air Defense Command	Umanor Island 6400N, 2204W	0712 to 0832 13 March 1952	GCA Radar	GCA operator at Keflavik reported 6 plots unidentified flying object. Estimated air speed 250 knots; altitude above 8000 feet. B-2
Unidentified Aircraft	Air Defense Command	SE of Iceland 6300N, 3350W	1900 to 2012 14 March 1952	Visual/Air	Aviator and right observer of SAC B-50 were sighted unidentified 4-engine aircraft believed to be B-50 type. No lights visible, aircraft descended 3 into underwater. B-2
Unidentified Aircraft	Thule AB	Dunshelva, Grnd 7646N, 6925W	010000-Apr 52	Audible/ground	British civilian weather observer reported hearing aircraft flying overhead. Attempt was made to contact the aircraft on 42000m, but no answer was received. C-3
Vapor Trails	Thule AB	Thule AB 7630N, 6848W	250432-Apr 52	Visual/ground	Trail was reportedly being formed from SE to NW, originating from about 30,000 feet above Thule Air Base. Visibility unlimited. B-3
Unidentified Aircraft	Coast Station Utoq	North Atlantic Ocean 6428N, 2950W	050200-May 52	Radar	Apt 2 flights of 3 each heading of 345° at 225 MPH. 64th Air Division stated that the targets were believed to be radiation interference and were not moving. B-6
Unidentified Aircraft	Narsarsuaq AB	Aquliar, Greenland 6752N, 3215W	130945-May 52	Audible/ground	Plane was heard through an overcast by weather personnel at Aquliar. B-3
Unidentified Aircraft	Narsarsuaq AB	Dunborg, Greenland 7410N, 2030W	090205-June 52	Visual/ground	Unidentified aircraft was reported by personnel at Dunborg to be at high altitude. C-2
Unidentified Aircraft	Thule AB	Thule AB 7630N, 6848W	280735-June 52	GCA Radar	Three blips were picked up between the grid headings of 100° and 160°. Estimated alt 9000 ft, speed 175 knots. Blips were tracked for 35 miles. C-3
Unidentified Aircraft	Thule AB	Greenland 7520N, 6910W	201905-June 52	Visual/Air	Unidentified B-29 type aircraft sighted on a grid heading of 100°. Altitude 5000 to 6000 ft. Speed 200 MPH. No markings were noted, but aircraft had a red tail. B-2
Unidentified Aircraft	Narsarsuaq AB	Angmagssalik, Grnd 6530N, 3733W	020400-Sep 52	Audible/ground	Danish Colonists reported unidentified aircraft traveling from west to east. C-3
Vapor Trails	Goose AB	Goose AB 5319N, 6025W	141345-Sep 52	Visual/Air	Vapor trails sighted from aircraft inbound to Goose AB, about 20 miles SW of Goose. Appeared to be formed by an aircraft flying in a SW direction. Unrestricted visibility. B-2
Unidentified Aircraft	Caples Oceanic	North Atlantic Ocean 5200N, 2820W	100305-Oct 52	Visual/Air	San American pilot rpt sighting of unidentified craft at 16-17,000 ft altitude, heading SE. As flight approached unidentified craft did 180° turn and departed in a NW dir below. B-2
Unidentified Aircraft	SIJLAIT	Jan Mayen Island 7110N, 0725W	142300-Oct 52	Audible/ground	Unidentified aircraft reportedly heard by weather station personnel on Jan Mayen. C-3
Unidentified Aircraft	Sondrestro AB	Sondrestro AB 6901N, 5044W	141522-Nov 52	Audible/ground	Reported hearing aircraft estimated to be a jet heading in a Easterly direction. No visual or GCA contact was made. C-6
Unidentified Aircraft	Alouhan Air Command	Harrison Route 8304N, 15100W	160315-Nov 52	Visual/Air	Unidentified aircraft reported heading 235°, sighted 2000 feet below mission alt. Unrec'd by left scanner one red light and one white light. B-2
Unidentified Aircraft	Island Defense Force	Keflavik, Iceland 6401N, 2204W	010025-Dec 52	Radio contact	Contact made with unidentified aircraft lower radio at Keflavik. Craft identified itself as AF Jet 579, and requested latest Keflavik weather. Position altitude 697. A-6
Vapor Trails	Sondrestro AB	Greenland 6254N, 4650W	106000-Dec 52	Visual/Air	Estimated altitude of contrail 50,000 ft, heading 019°, with definite point of origin, and could be seen forming. B-2
Vapor Trails	Narsarsuaq AB	Narsarsuaq AB 6140N, 4650W	121607-Dec 52	Visual/ground	Reported "W" shaped contrail, direction of flight either S or SSE. Both ends of contrail reported to be visible and described as being "clean cut". A-2
S U B M A R I N E S					
Unidentified Submarine	Maroon AFD	North Atlantic 6218, 5005W	231600-May 52	Visual/Air	Reported sighting 2 surface objects which submerged and 7 ships of the cargo and tanker type. Excellent visibility. Run was made but no subs or ships, other than fishing ves were seen. C-3
Unidentified Submarine	Goose AB	September Harbor 5631N, 6121W	Few days previous to 27 Aug 52	Visual/ground	Observed for 2 hours by HAF personnel with field glasses. B-2
Unidentified Submarine	QIAIINGW	Nain Harbor 5654N, 6142W	271332-Aug 52	Visual/ground	Reported by Helstrom that the submarine surfaced for a short period and then put out to sea through the only chartered run. B-2
Unidentified Submarine	Narsarsuaq AB	Lower Davis Strait 5730N, 5300W	310200-Aug 52	Visual/Air	Sighting was made from 9000 ft by stream while in flight from Goose AB to Narsarsuaq AB. Sub rept. surfacing in a SE direction, outline and superstructure unkn. C-3
Unidentified Submarine	Thule AB	Wajatabholm Fjord 7637N, 6844W	20 Sep 52 (approx.)	Visual/ground	Sighted by an Eskimo hunter who said that object believed to be a sub was sighted about 200 yds from shore, but turned and submerged before closer observation was made. B-2
Unidentified Submarine	Sondrestro AB	Sondrestro Fjord 6630N, 5100W	220100-Sep 52	Visual/surface	Reported by Danish Politician who stated sub surfaced for approx 2 min, submerged and resurfaced believed to be of the Soviet D-2 type. No marks visible. B-2
Unidentified Submarine	Sondrestro AB	Davis Strait 6600N, 5500W	301700-Sep 52	Radar/Air	Observed by radar from NATS aircraft. Estimated course 050° magnetic. B-2

FIGURE 4

Clique aqui para ampliar a imagem

~~UNCLASSIFIED~~  
**CAPABILITIES — TU-4**

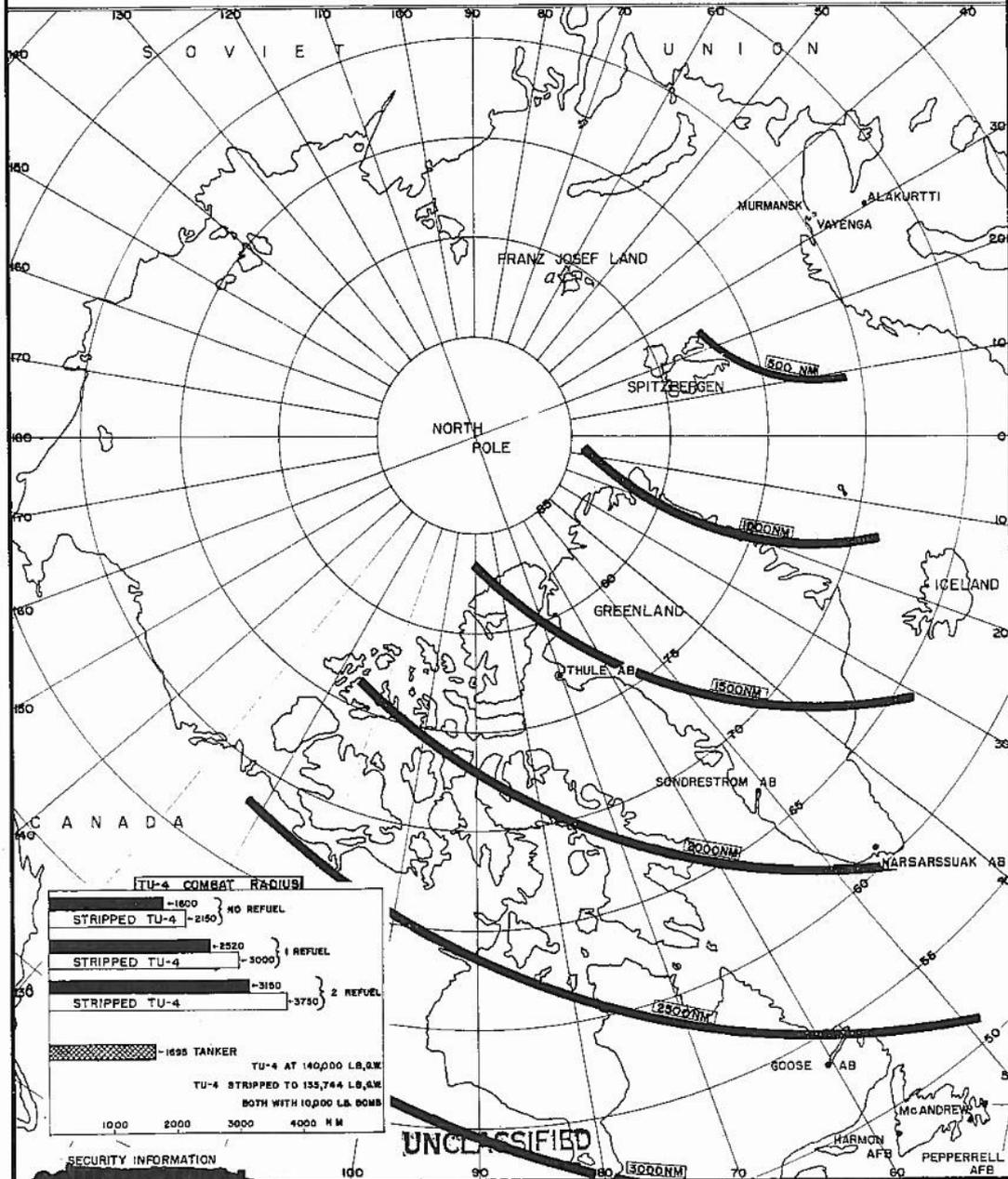
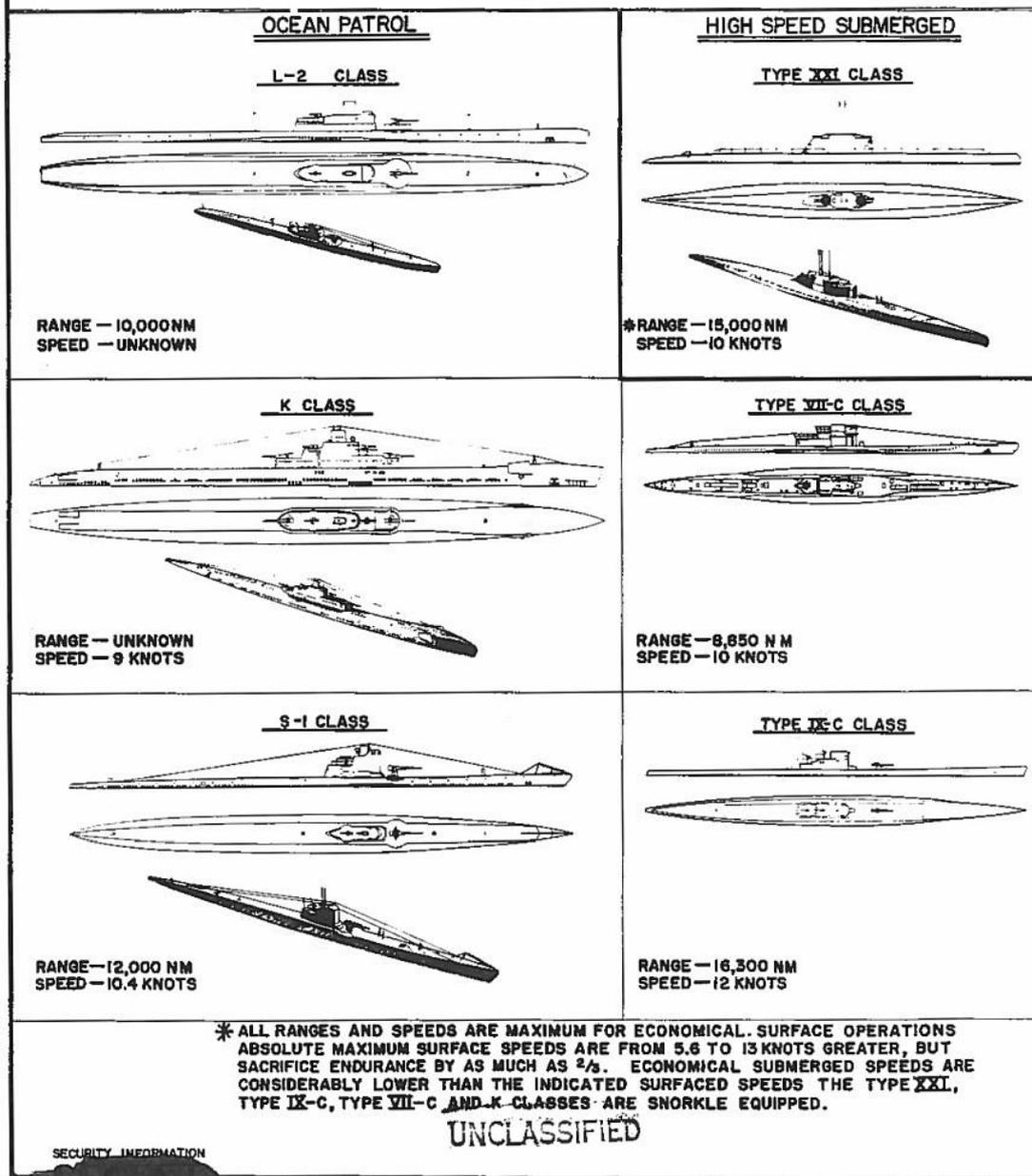


FIGURE 5

# SOVIET SUBMARINES

## CHARACTERISTICS AND CAPABILITIES



SECURITY INFORMATION

FIGURE 6

DISTRIBUIÇÃO

USAF			5	4 <sup>o</sup>		AF	1
NEAC			35	14 <sup>o</sup>		AF	1
AAC			2	AMC			1
ADC			2	ATIC			2
EADF			2	CAirC			1
CADF			2	AirA,		Ottawa	1
WADF			2	Primeiro		Exército	1
MATS			2	11 <sup>o</sup>	Abn	Div	1
AWS			2	82 <sup>o</sup>	Abn	Div	1
Conac			1	Sr,	AF Mbr,	Jt Int Gp	1
TAC			1	9 <sup>o</sup>		AF	1
FEAF			1	18 <sup>o</sup>		AF	1
ARDC			2	USAF A /	Cnd Opns	Sch	1
USAFE			2	USNS		Argentia	1
ATRC			2	Hq,	64 <sup>o</sup>	Air Div	10
USAFSS			1	Hq,	1805 <sup>o</sup>	AACS Gp	9
Exército	dos	EUA	1	Hq,	6 <sup>o</sup>	AR Gp	6
RCAF			1	Hq,	8 <sup>o</sup>	Wea Sq	6
CANAIRDEF			1	6600 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
CANAIRNEW			1	6602 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
USN-ONI			2	6603 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
COMICEDEFOR			2	6610 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
CINCLANT			2	6611 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
SAC			2	6612 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
ATLD	/	MATS	2	6621 <sup>o</sup>	AB	Gp	2
CNTLD	/	MATS	1	6620 <sup>o</sup>	IG	SIS	6

PACD	/	MATS	1	6622°	Air	Trans	Sq	2
AACS	/	MATS	1	11°		Foto	Flt	1
1°		AF	1	950°	Eng	Av	Gp	2
Air Univ			1					—
			2		TOTAL			154

O estudo 53-1 foi preparado pelo Diretor de Inteligência, Comando Aéreo do Nordeste, e é uma análise dos avistamentos vitais de Inteligência não identificados que ocorreram dentro ou adjacentes à área de Comando durante o ano civil de 1952.

SECRET

<b>SECRET</b>
Auth: <i>C.H. 7682</i>
Initial: <i>DDH</i>
Date: <i>4 Dec 52</i>

HISTORY  
OF THE  
NORTHEAST AIR COMMAND

1 January 1952 - 30 June 1952

RCS 1-AP-D2A

Prepared by Historical Branch of the  
Air Adjutant General's Office

CAPTAIN DANIEL D. BROWN  
Historian

M/Sgt Cleland N. Cowan  
A/IC Milton L. Farber  
Historical Technicians

SECRET

SECRETO

# HISTÓRIA DO COMANDO AÉREO DO NORDESTE

1 de janeiro de 1952 - 30 de junho de 1952

RCS 1-AF-D2A

Preparado pelo Ramo Histórico do

Gabinete do Ajudante Geral Aéreo

CAPITÃO DANIEL D. BROWN

Historiador

M / Sgt Cleland M. Cowan

A / 1c Milton L. Farber

técnicos históricos

**SECRETO**

---

<b>ENCONTRO</b>	<b>LOCAL</b>	<b>MÉTODO DE ENTREGA</b>
6 de junho	N-27	A / C
11 de junho	N-27	A / C
12 de junho	N-26 e N-27	Navio
16 de junho	N-26 e N-27	Navio
21 de junho	N-27	A / C
25 de junho	N-26 e N-27	Navio
26 de junho	N-26 e N-27	Navio

#### Resumo de inteligência \*

Uma série de aeronaves não identificadas e outros fenômenos aéreos não identificados foram avistados em todo o Comando Aéreo do Nordeste em áreas próximas durante este período de relatório. Alguns desses avistamentos foram explicados, mas a maioria permaneceu sem identificação.

Aeronave. Os incidentes podem ser divididos em três categorias envolvendo aeronaves, trilhas de vapor e objetos não convencionais. O primeiro incidente ocorreu no oeste da Islândia em 13 de março de 1952. O GCA em

Keflavik, Islândia, coletou seis parcelas de um objeto voador não identificado com uma velocidade de vôo estimada de 250 nós a uma altitude estimada de 1.000 pés.

No dia seguinte, uma aeronave quadrimotora que se acreditava ser uma aeronave do tipo B-29, foi observada por um navegador e scanner de um SAC B-50 a cerca de 29.000 pés de altitude a 67 ° 00'N, 13 ° 50'E. Nenhuma luz era visível na aeronave que desceu para o undercast. Esses dois incidentes foram avaliados provisoriamente como possíveis esforços de reconhecimento soviético.

\* Air Intelligence Digest, Sept 52, Vol 13, No 9 em arquivo, arquivos históricos do NEAC.

As próximas três aeronaves não identificadas foram relatadas por meteorologistas dinamarqueses ao longo da costa leste da Groenlândia. O primeiro, relatado de Danmarkshaven, Groenlândia, 76 ° 4,6'N, 18 ° 4,5'W, dizia respeito a uma aeronave que foi ouvida na estação meteorológica em 1 ° de abril. Foi feita uma tentativa de contato com a aeronave, mas nenhuma resposta foi recebida. Uma segunda aeronave foi ouvida através do céu nublado sobre Aputiteq, Groenlândia, estação meteorológica 67 ° 55'N, 32 ° 15'W, em 13 de maio. Em 9 de junho, uma terceira aeronave não identificada foi avistada por pessoal meteorológico dinamarquês em Doneborg, Groenlândia, 74 ° 10, N, 20 ° 30'W. A aeronave estava em grande altitude e não pôde ser contatada por rádio. Nenhuma dessas aeronaves foi identificada.

Em 29 de junho, uma aeronave de reconhecimento de gelo da Marinha dos EUA a caminho de Duck Island, 74 10'N, 57 50'W, para a Base Aérea de Thule relatou ter avistado uma aeronave do tipo B-29 ou B-50 a uma altitude de 5.000 a 6.000 pés voando a uma velocidade de cerca de 170 nós. Não foi possível fazer contato com a aeronave. O Comando Aéreo Estratégico informou que nenhuma aeronave do SAC estava na área no momento do avistamento.

No dia anterior, 28 de junho, o GCA na Base Aérea de Thule relatou a captação de três blips, possíveis aeronaves, em seu escopo. Os alvos pareciam estar em formação próxima a aproximadamente 35 milhas ao sul

da Base Aérea de Thule, a uma altitude estimada de 6.000 a 9.000 pés. O operador estimou os blips em aproximadamente o tamanho de uma aeronave do tipo C-54. No entanto, existia a possibilidade de que os blips fossem causados por formações de cristal de gelo.

Vapor Trails. Trilhas de vapor foram avistadas em duas e possivelmente três ocasiões (sic) nas bases do NEAC. O primeiro relatório positivo ocorreu na Base Aérea Goose em 1º de março, quando dois oficiais da base observaram rastros de vapor

bem acima da cabeça ao voar um C-47. Os rastros estavam se formando em alta velocidade e se desenvolvendo na direção nordeste. Nenhuma aeronave identificada era conhecida por estar na área no momento.

Rastros de vapor foram avistados em seguida na Base Aérea de Thule, quando um oficial da USAF e um funcionário civil relataram ter visto um rastro de vapor originando-se a cerca de 30.000 pés sobre a base em 25 de abril. Embora um NEAC C-54 estivesse na área na época, a aeronave estava abaixo de 12.000 pés - a altitude mínima em que trilhas de vapor poderiam ter sido formadas.

Objetos não convencionais . Vários casos envolvendo o avistamento visual de objetos voadores não convencionais foram relatados no Comando Aéreo do Nordeste durante o período desta história. O primeiro ocorreu em Corner Brook, no oeste de Newfoundland, perto de Ernest Harmon AFB, em 18 de abril. Dois avistamentos foram feitos por Newfoundlanders em um período de 18 horas e meia. Os objetos foram descritos como redondos ou de formato elíptico e de cor amarelo-ouro a uma altitude estimada de 2.000 pés com uma velocidade de cerca de 500 MPH em um rumo ao nordeste.

O próximo objeto aéreo não identificado relatado no Comando ocorreu na Base Aérea de Goose, Labrador, em 19 de junho. Esse avistamento, feito por um oficial do

373º Grande Porto de Transportes, durou aproximadamente um minuto. O objeto foi descrito como uma luz vermelha se transformando em branco e se movendo de maneira instável. A confirmação do avistamento foi fornecida pela GCA na Base Aérea Goose.

Dois dias depois, em 21 de junho, outro objeto aéreo não identificado foi avistado na Base Aérea de Goose por um oficial do 373º Major Port. O objeto, descrito como em forma de disco, estava viajando a uma taxa muito lenta de

Rapidez. Nenhum som foi audível à medida que gradualmente ganhava altitude. Foi observado pela

primeira vez a uma altitude de cerca de 300 metros, movendo-se do norte para o sul. O objeto parecia branco e a luz parecia irradiar dele. O objeto foi observado visualmente por cerca de cinco minutos.

A estação meteorológica na Ilha Padloping, 67 ° 30'N, 62 ° 44'W, relatou em 26 de junho o avistamento de um objeto voador não convencional. O objeto foi notado pela primeira vez quando entrou no campo de visão de um observador do clima enquanto ele rastreava um balão pibal com um teodolito (um instrumento telescópico usado para medir ângulos horizontais e verticais). O objeto era de prata e de forma peculiar; era alternadamente descrito como de formato elíptico, formato de pêssego, oblongo e plano. O objeto foi visto por três membros da estação meteorológica e visto através do teodolito por aproximadamente cinco minutos.

---

**SECRETO**

HISTÓRIA DO COMANDO AÉREO DO NORDESTE

1 de julho de 1952 - 31 de dezembro de 1952

RCS 1-AF-D2

Preparado pelo Gabinete do Adjutor Geral do  
Serviço de Referência e Histórico da Divisão de Histórico

CAPITÃO ROBERT V. VAN TREES

Diretor Histórico e Serviço de Referência

M / SGT CLELAND M. COWAN  
Técnico Histórico

A / 1C MILTON L.  
FARBER  
Técnico Histórico

## **INFORMAÇÃO SEGURA**

---

88

### Resumo de inteligência

Os avistamentos da Vital Intelligence de rastros de vapor não identificados, aeronaves e submarinos aumentaram no NEAC durante o período de 1 de julho a 31 de dezembro de 1952. <sup>122</sup>

Em 2 de setembro de 1952, colonos dinamarqueses em Angmagssalik, Groenlândia, (6530N, 3733W) relataram uma aeronave não identificada viajando de oeste para leste. Na Base Aérea Goose (5319N, 6025W em 14 de setembro de 1952, trilhas de vapor foram avistadas por um observador em uma aeronave a cerca de 40 milhas SSW de Goose AB. Elas pareciam ser formadas por uma aeronave voando na direção SW. A visibilidade era ilimitada. <sup>123</sup>

Em 10 de outubro de 1952, sobre o Atlântico Norte (5200N, 2820W), um piloto da Pan American Airlines relatou ter avistado uma aeronave não identificada a 16-17.000 pés em direção sudeste. Quando os dois aviões se fecharam, a aeronave não identificada deu uma volta de 180 graus e desapareceu na direção noroeste. Uma aeronave não identificada foi supostamente ouvida em 14 de outubro de 1952 nas proximidades da Ilha de Jan Mayen (7110N, 0720W) pelo pessoal da estação meteorológica.

A Base Aérea de Sondrestrom (6701N, 0720W) relatou ter ouvido uma aeronave (que se acredita ser um jato) rumando para o leste em 14 de novembro. Nenhum contato visual ou GCA foi feito com a aeronave. Na rota Ptarmigan (8304N, 1500W), o Comando Aéreo do Alasca relatou ao NEAC o avistamento de uma aeronave não identificada em um rumo de 235 graus. A aeronave foi avistada 2.000 pés abaixo da aeronave da missão e foi

observada pelo scanner esquerdo. A data: 16 de novembro de 1952.

Em 4 de dezembro, a torre de rádio de Keflavik, Islândia (64OIN, 2204W) contatou uma aeronave não identificada. A aeronave se identificou como

---

89

Jato 679 da Força Aérea (ou 697) e solicitou o tempo mais recente de Keflavik.

Na Base Aérea de Sondrestrom, em 10 de dezembro de 1952, rastros foram registrados em cerca de 50.000 pés em um rumo de 019 graus. Os rastros tinham um ponto de origem definido e podiam ser vistos se formando. <sup>124</sup>

Na Base Aérea de Narsarssuak (6140N, 4610W), rastros em forma de "U" foram vistos se formando na direção sulsudeste. As duas pontas do rastro foram relatadas como visíveis e descritas como "bem definidas". A data: 12 de dezembro de 1952.

Aeronaves não identificadas e rastros de vapor não foram os únicos avistamentos de inteligência feitos durante este período. Durante os meses de agosto e setembro, seis submarinos não identificados foram avistados visualmente ou contatados por radar. <sup>125</sup>

O primeiro avistamento foi feito aproximadamente em 25 de agosto de 1952 no porto de setembro (5633N, 6143W) perto da Base Aérea de Goose. O submarino foi observado por meio de binóculos por duas horas por membros da Polícia Montada Real Canadense. Aproximadamente no mesmo local (porto de Nain 5634N, 6143W em 27 de agosto, os esquimós relataram um submarino que emergiu por um curto período de tempo e então foi lançado ao mar através da única passagem fretada.

Em 31 de agosto de 1952, a Base Aérea de Narsarssuak informou que um avião avistou um submarino emergindo na direção sudeste com a passarela e a superestrutura inundadas. O avião observou o submarino de uma altitude de 9.000 pés no Estreito de Lower Davis (5730N, 5300W) durante um vôo entre a Base Aérea de Goose e a Base Aérea de Narsarssuak. <sup>126</sup>

Em aproximadamente 20 de setembro no Fiorde de Wolstenholm (7637N, 6944), um caçador esquimó disse que observou um objeto que acreditava ser um

---

90

submarino a cerca de 400 jardas da costa. Ele girou e submergiu antes que uma observação mais próxima pudesse ser feita.

Em Sondrestromfjord (6640N, 5150W), perto da Base Aérea de Sondrestrom, um policial dinamarquês relatou em 22 de setembro de 1952 que viu uma superfície de submarino por aproximadamente dois minutos, mergulhar e então ressurgir. O submarino era considerado da classe Soviética P-2 e não apresentava marcas visíveis.

O contato de radar foi feito por uma aeronave MATS com o que se acreditava ser um submarino no Estreito de Davis (6600N, 5500W) em 30 de setembro. O curso estimado do objeto era de 050 graus magnéticos. <sup>127</sup>

Os avistamentos relatados acima refletem apenas as possíveis patrulhas de reconhecimento soviéticas que foram detectadas. Por causa das vastas áreas dentro do NEAC que não estão povoadas e, por enquanto, não patrulhadas, um número indeterminado de aeronaves e submarinos poderia ter vindo e partido completamente sem ser detectado. <sup>128</sup>

Em um estudo especial de avistamentos de inteligência vital para 1952, preparado pelo Diretor de Inteligência, NEAC, foi declarado que os relatos de avistamentos não identificados poderiam continuar em uma base crescente dentro do NEAC. O estudo continuou:

Há indícios de que o mundo comunista está ficando cada vez mais apreensivo com as intenções do novo governo dos Estados Unidos. Essa apreensão tende a aumentar a atividade de reconhecimento soviético. Embora seja admitido que alguns desses incidentes sejam baseados em evidências inclusivas e não confirmadas para identificá-los positivamente como representativos da atividade soviética, a julgar pelo padrão estabelecido em 1952, é de se esperar que essa atividade aérea não identificada aumente com a aproximação da primavera.

Para lidar com o aumento nas tentativas de reconhecimento soviético, o Diretor de Inteligência, NEAC, começou a preparação de um

---

91

regulamento que substituiria as diretivas existentes sobre relatar avistamentos não identificados de interesse da inteligência. No entanto, percebeu-se que muitos relatos de avistamentos originaram-se de fontes estrangeiras (canadenses ou dinamarquesas) e que muito pouco controle poderia ser exercido sobre tais fontes, a fim de levá-las a agilizar seu relato às agências americanas. A estreita ligação entre os comandantes da base e seus contatos canadenses e dinamarqueses foi sugerida como uma solução para minimizar os atrasos no relato de avistamentos não identificados. <sup>129</sup>

Embora relatos de aeronaves e submarinos não identificados dentro do NEAC fossem de interesse primário durante este período, a atenção se concentrou em outro assunto de Inteligência em outubro. Em 29 de outubro de 1952, o quartel-general, a USAF solicitou que o NEAC verificasse se o quartel-general, o NEAC ou a base aérea de Thule conseguiam captar "Moscow Molly" \* ou qualquer outra transmissão comunista transmitida em Thule AB. A sede da USAF solicitou especificamente detalhes relativos ao horário, clareza de recepção e natureza das transmissões. <sup>130</sup>

Em um TTMSG para a Sede, USAF em 30 de outubro Sede, NEAC afirmou que as transmissões em questão estavam sendo captadas por ondas curtas em cinco e seis megaciclos, 11 e 12 megaciclos, 15,1 megaciclos e 31 megaciclos. A clareza das transmissões, disse o NEAC, variou de clara a distorcida. As transmissões foram ouvidas em Thule AB, Sondrestrom AB, Narsarssuak AB e Pepperrell AFB. As transmissões foram ouvidas das 14h10 às 14h15 em 1 de setembro de 1952 às 09h15, hora local de Thule, e à noite das 23h00 às 24h00. <sup>131</sup>

\* Uma comentarista de rádio russa.

- 120 1ª Ind., Ltr., CO Pepperrell AFB para CG NEAC, 20 de outubro de 1952, sujeito: Rehab, of Nfld. Longas filas, em AAG 600.12, item 125.
- 121 Pers. Entrevista por Historical Tech. with Comm, staff, 5 de abril de 1953.
- 122 NEAC Commanders 'Conference, 9 de fevereiro de 1953, nos arquivos históricos do NEAC

- 123 Estudo especial, "Análise de avistamentos de inteligência vital não identificados", nos arquivos históricos do NEAC.
- 124 Ibid.
- 125 Ibid.
- 126 Ibid.
- 127 Ibid.
- 128 Ibid.
- 129 NEAC Commanders 'Conference, 9 de fevereiro de 1953, nos arquivos históricos do NEAC.
- 130 TTMSG Ref. SAFOP1 51489, Hq. USAF para CG NEAC, 29 de outubro de 1952, em AAG 413.44, item 222.
- 131 TTMSG, Hq. HEAC para Hq. USAF, 30 de outubro de 1952, em AAG 413.44, item 223.
- 132 Ibid.

Resumo de 1952 da Inteligência do Comando Aéreo do Nordeste que foi usado como fonte de informações para o Estudo Especial 53-1.



H I S T O R Y

O F

6621ST AIR BASE SQUADRON  
(NORFOLK AIR BASE)

1 JULY 1953 - 31 DECEMBER 1953

RCS: LAF-D2

1ST LT PATRICK J. MURPHY  
HISTORICAL OFFICER  
A/IC MAJ D. WINCH  
ASS'T. HISTORIAN

NORTHEAST AIR COMMAND

HISTÓRIA DO 6621ST AIR BASE SQUADRON

(SONDRESTROM AIR BASE)

1 de julho de 1953 - 31 de dezembro de 1953

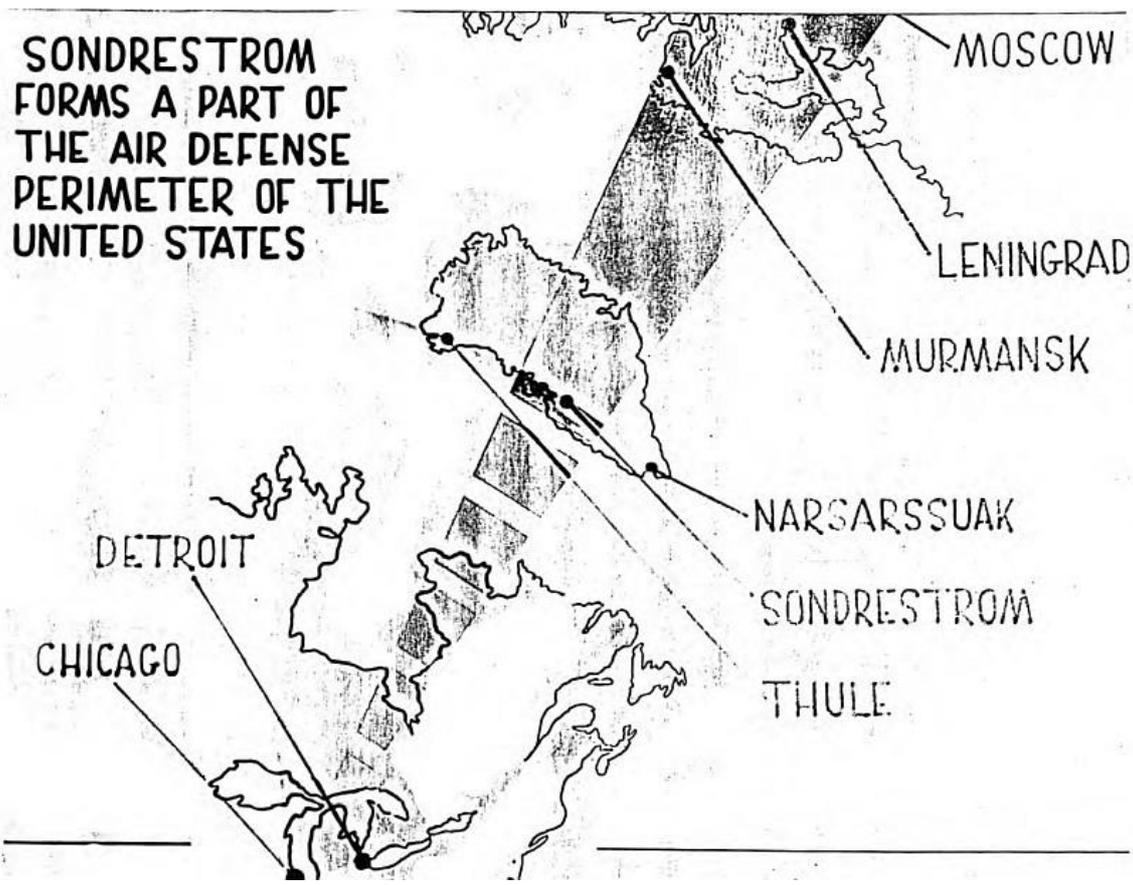
RCS: 1AF-D2

1º LT PATRICK J. OFICIAL DE HISTÓRICO DA MURPHY

A / 1C DALE D. WINCH ASS'T. HISTORIADOR

COMANDO AÉREO DO NORDESTE

SONDRESTROM  
FORMS A PART OF  
THE AIR DEFENSE  
PERIMETER OF THE  
UNITED STATES



MOSCOW

LENINGRAD

MURMANSK

NARSARSSUAK

SONDRESTROM

THULE

DETROIT

CHICAGO

## INTELIGÊNCIA

Durante o período de relatório de 1 de julho a 31 de dezembro de 1953, a Inteligência cresceu em escopo e importância. Apesar do trabalho de Inteligência ser um tanto limitado devido à nossa localização geográfica, vários projetos foram realizados pela seção; projetos dirigidos por quartéis-generais superiores, como o exercício "Cordwood" e o Plano de Defesa da Base foram supervisionados pelo Escritório de Inteligência.

Em 14 de setembro, o Airman Juen iniciou um sistema de referência de catálogo de fichas para a manutenção de uma biblioteca de Inteligência. As informações pertinentes como nome, data, páginas e uma breve descrição do artigo foram digitadas em um carrinho (sic) de 3 "X 5" para a maioria dos documentos classificados importantes contidos na seção. A necessidade desse sistema de referência de cartão era mais urgente, uma vez que Inteligência muitas vezes se refere a assuntos importantes contidos nesses documentos.

Uma série de avistamentos vitais de Inteligência (sic) foram relatados de várias fontes dentro e ao redor da Base Aérea de Sondrestrom. O primeiro desses avistamentos foi recebido pelas Operações de Base em 19 de julho, quando o piloto de uma aeronave MATS C-

54 número 5529 avistou uma aeronave não identificada a 64 ° 35 'N, 54 ° 30' W, a uma altitude de 4.000 pés. O piloto informou que o tipo de aeronave e o número de motores eram desconhecidos. Ele fez seu relatório depois de pousar em Goose Bay e, imediatamente após o recebimento da mensagem nesta base, o relatório foi repassado para outras bases no comando. Uma verificação dos planos de vôo revelou resultados negativos de cada estação, e nenhuma avaliação final sobre este avistamento foi recebida.

Em 30 de julho, o Dr. Holmes, um cientista do site Mint Julep,

---

relataram ter visto dois ou mais rastros estimados em 25 a 50 milhas a oeste do local do acampamento, e a uma altura de aproximadamente 18.000 pés, seguindo na direção sul. Minutos depois, outra mensagem foi recebida do Dr. Holmes. Desta vez, ele afirmou que usou binóculos e que a aeronave não foi vista, mas apenas rastros se formaram no avistamento. Os rastros formados por aproximadamente 10 minutos e mais ou menos paralelos. As condições do tempo na época eram de 20.000 scattered (sic) e com visibilidade ilimitada. O Dr. Holmes afirmou ainda que no avistamento foi impossível estimar a velocidade porque a direção da aeronave era oblíqua do ponto de avistamento. A extensão da trilha foi estimada em cerca de 10 milhas e era visível por 25 minutos. Uma resposta negativa foi recebida com relação a este avistamento de todas as outras bases, exceto a Base Aérea de Narsarssuak que relatou a única possibilidade sendo um SA-16 relatado estar sobre aquela direção geral a 12.000 pés ao sul de Sondrestrom a Narsarssuak. O quartel-general do NEAC avaliou provisoriamente este avistamento como sendo o SA-16 a caminho da Base Aérea de Sondrestrom para Narsarssuak.

Um objeto não identificado foi observado em Sondrestrom pelo Major Trumbower e pelo Major Perry em 18 de outubro, enquanto voava no avião local tipo C-47. Eles relataram que o avistamento estava sendo exibido em (e) luz branca a uma altitude de aproximadamente 6.000 pés,

indo na direção leste. Eles estavam voando (sic) a 4.000 pés e o avistamento os ultrapassou em um rumo de 290 graus, aproximadamente 2.000 pés acima e à esquerda do C-47. Eles continuaram a ver o avistamento por aproximadamente 15 minutos enquanto ele passava sobre a base em vários títulos. Os pilotos não conseguiram identificar o avistamento como uma aeronave, a não ser por seu movimento em curvas e subidas. Assim que o avistamento ultrapassou o C-47 aproximadamente no mesmo rumo a uma velocidade estimada em 400 milhas por hora, o objeto pareceu estar subindo gradualmente e foi visto pela última vez a aproximadamente 18 a 20.000 pés no rumo noroeste. A unidade local do GCA detectou o avistamento em seu escopo aproximadamente ao mesmo tempo e monitorou-o por aproximadamente 15 minutos, exceto por curtos momentos em que saiu de seu escopo. Nenhuma outra aeronave foi reportada nas proximidades do campo neste momento. Balões meteorológicos foram lançados nesta base antes do momento do avistamento, mas GCA, os pilotos C-47, e o oficial de controle de tráfego aéreo de plantão na torre negou que o avistamento pudesse ter sido o balão. Uma verificação dos planos de vôo de outras bases revelou um relatório negativo, e nenhuma avaliação final foi recebida sobre este avistamento.

Referência a um avistamento CONFIDENCIAL nesta área geral pode ser encontrada na seção Inteligência sob o

título de "Avistamentos de Inteligência Vital da Base Aérea de Sondrestrom".

Em setembro, o capitão Fontaine e o aviador Juen apresentaram uma série de relatórios de notícias ou briefings de inteligência para oficiais e recrutas como parte do programa regular de I&E. Uma cobertura completa das notícias mundiais foi apresentada. Os relatórios faziam parte de um esforço desta seção para informar o pessoal da base sobre os eventos atuais, porque uma atitude perceptível (sic) apática em relação aos assuntos mundiais havia sido desenvolvida pela maioria dos homens nesta base.

1953 6621º Esquadrão da Base Aérea (Base Aérea de Sondrestrom) Resumo da inteligência que foi usado como fonte de informações para o Estudo Especial 53-1.



**Semana da Aviação - 29 de dezembro de 1952**

**CAA afirma que o radar precisa de um filtro "pires"**

Similaridade entre alvos de radar produzidos em miras por helicópteros e inversões de temperatura atmosférica podem

exigir um novo acessório de radar permitindo que controladores de tráfego aéreo detectem a diferença, diz um relatório da Civil Aeronautics Administration.

O relatório técnico compilado por RC Borden e TK Vickers do Centro de Desenvolvimento Técnico de Indianápolis diz que os “discos voadores” observados no radar de controle de tráfego no verão passado foram simplesmente reflexos secundários do radar da área de refração isolada no nível de inversão de temperatura.

A observação de alvos móveis não identificados em miras de radar não é nova nem incomum, observou o relatório da CAA, mas antes da era do “disco voador” eles eram chamados de “fantasmas, duendes ou anjos”. A correlação dos relatórios dos observadores de radar com os registros do US Weather Bureau indica que uma inversão de temperatura quase sempre era notada quando tais alvos apareciam no escopo.

**Reflexões de radar** - “A observação em primeira mão no rastreamento e subsequente análise de movimento de 80 alvos deste tipo indicou que um grande número desses alvos eram na verdade reflexos secundários do feixe do radar”, disse o relatório. 'Aparentemente, esses reflexos foram produzidos por áreas de refração isoladas, que viajaram com o vento em ou perto dos níveis de inversão de temperatura

Embora o tamanho exato e a composição dessas áreas isoladas não sejam conhecidas, acredita-se que possam ser redemoinhos atmosféricos produzidos por uma ação de cisalhamento de diferentes camadas de ar. Parece possível

que tais redemoinhos possam refletir e focar a energia do radar com um efeito de lente para produzir pequenas concentrações de retorno ao solo com concentração suficiente para aparecer no visor do radar.

'Alvos de radar deste tipo são geralmente fáceis de reconhecer por causa de seu retorno geralmente fraco e baixa velocidade de solo. Infelizmente, retornos de radar de pequenos helicópteros às vezes apresentam as mesmas características. Alvos espúrios desse tipo podem se tornar um incômodo em condições de tráfego intenso, particularmente onde as observações de helicópteros são predominantes. '

**Causa do clima—** O relatório observou que durante a onda de calor do verão passado, o clima na área de Washington foi dominado por uma área de alta pressão com a resultante falta de cobertura de nuvens. Essa condição promoveu aquecimento solar durante o dia e rápido resfriamento por radiação da superfície à noite. A combinação geralmente resultou na formação de inversões de temperatura durante as horas de escuridão.

Além dos avistamentos de Washington, os observadores de radar CAA em Chicago, Cleveland e Boston também relataram alvos de radar não identificados. Todos disseram que os alvos coincidiram com inversões de temperatura ou foram avistados quando nuvens baixas de fumaça das cidades pairavam sobre a área do aeroporto.

---

**Não antes de (NET) 2 de julho de 1945, não depois de (NLT) 6 de agosto de 1945**

**(Bomba atômica de Hiroshima, veja o contexto abaixo), antes da rendição japonesa na Segunda Guerra Mundial, norte de Okinawa**

William A. Mandel de Los Angeles respondeu às [Investigações do Disco Civil de Los Angeles](#) após o artigo da revista *LIFE* de abril de 1952, "[Temos Visitantes do Espaço?](#)" com esta carta de seu avistamento:

"Durante o verão de 1945, eu estava estacionado no norte de Okinawa. Eu era um capitão de artilharia de serviço no governo militar. Não sei a data exata.

"Nosso acampamento estava situado em um penhasco de frente para o Mar da China e com vista para um trecho estreito de praia. Em um luar claro [sic] à noite, eu estava olhando para o mar quando de repente vi um ponto de luz brilhante se aproximando do sul paralelamente à costa.

"A luz provou ser emitida pela extremidade posterior de um objeto em forma de charuto que eu podia ver claramente. Não emitia nenhuma luz, exceto pela cauda. Ele passou por mim a uma distância de não mais de 500 metros e deve ter estado consideravelmente mais perto. Eu avaliei sua velocidade de 200 a 300 milhas por hora (definitivamente não a velocidade de jato ou foguete) em uma elevação (altitude) de não mais de 400 pés - provavelmente menos, já que parecia passar por mim no nível dos olhos, e eu fiquei não mais do que 200 pés acima do nível do mar.

"O objeto não tinha asas ou outra protuberância, nem havia portas ou janelas visíveis. O objeto se moveu suave e silenciosamente a uma velocidade constante ao longo da costa até que desapareceu de vista. Eu julguei que o objeto tinha de 30 a 40 pés de comprimento com um diâmetro de seis a oito pés ... "

Mais tarde, Mandel escreveu e falou com o Dr. J. Allen Hynek e elaborou vários pontos.

"... quase todo o meu treinamento e experiência foram em artilharia - principalmente antiaérea - de modo que fui altamente treinado no reconhecimento de aeronaves amigas e inimigas.

"O ponto mais interessante a ser considerado, eu acho, é que só vários anos depois eu ouvi pela primeira vez os termos "disco voador" e "OVNI", nem estava ciente de que outros antes de mim haviam registrado avistamentos semelhantes. Não me ocorreu na época que eu poderia estar testemunhando a passagem de um veículo interplanetário. Presumi naturalmente que era uma invenção totalmente nova (baseada talvez no magnetismo, pensei), e torci fervorosamente que os inventores se fosse nosso próprio povo, isso ainda era antes do dia do VJ [Vitória sobre o Japão].

"O tempo passou: Dia de VJ, serviço no governo militar da Coreia, volta às aulas (UCLA) para obter uma credencial de professor e, finalmente, uma carreira como professora. (Meu primeiro trabalho na faculdade, a propósito, foi feito na Northwestern 1932-33). Durante todo esse tempo, muitas vezes observei os céus na esperança de outra visão do objeto que tinha visto. Decidi que não contaria a ninguém sobre meu avistamento até que a notícia se tornasse pública. Eu tinha diplomaticamente pedido um número de meus oficiais e homens se eles tivessem testemunhado algo incomum naquele dia. Suas respostas foram

todas negativas na época, sem dar a eles motivos para duvidar da sanidade de seu comandante

"Finalmente, depois de quase perder as esperanças e começar a acreditar que devo ter sofrido algum tipo de alucinação rara, abri um exemplar da Life Magazine e apareceu diante de mim uma exibição dramática de "discos voadores", incluindo o veículo em forma de charuto que eu tinha visto. A ideia de que esta poderia ter sido uma viagem extraterrestre não me ocorreu até que li o artigo da revista Life. Agora, nenhuma outra posição parece sustentável. Agora eu sabia que tinha realmente visto algo - algo visto por outros também. Eu contei a história do meu avistamento a outros, incluindo minha esposa. Até então eu considerava a história muito inacreditável até mesmo para ela. Outros a quem eu contei me trataram com tolerância, mas com descrença.

"... O OVNI cujo vôo eu testemunhei há muito tempo era em forma de charuto, metálico e sem marcas ou aberturas visíveis de qualquer tipo, exceto no final. Eu julguei que ele tivesse algo entre 35 e 50 pés de comprimento. Ele passou a uma distância de apenas algumas centenas de metros em plena luz do dia e devo ter estado à vista por cinco minutos. Quando avistei pela primeira vez o objeto se aproximando ao longo da costa do Mar da China, imaginei que fosse um Corsair da Marinha retornando ao Aeródromo de Kadena antes do pôr-do-sol, como era seu costume. Percebendo que poderia ser um Zero japonês, continuei a observar com atenção. Eu estava de pé em um penhasco alto e íngreme diretamente acima da praia. O OVNI estava quase trinta metros mais alto do que eu, e seguiu o litoral, eventualmente desaparecendo na direção oposta à sua aparência.

"Sua velocidade, que parecia permanecer constante, dificilmente poderia ter ultrapassado cem milhas por hora, e sua altitude (algumas centenas de pés) e direção não mudaram perceptivelmente. Eu estava muito animado para deixar meu posto para entrar em campo óculos ou câmara ou para encontrar alguém para compartilhar minha experiência. (Como isso levaria vários minutos para fazer, provavelmente foi melhor que eu não tentei) Eu percebo que essa falta de evidência é muito prejudicial para minha relato, mas o avistamento aconteceu tão repentinamente, e minhas reações na época foram guiadas pela situação militar (ataque repetido de guerrilha) do que pelas possibilidades científicas envolvidas. Além disso, em breve devo ver mais delas, pensei.

"Naquela noite, deitado em meu saco de dormir, rezei para que a 'nova invenção' fosse nossa, pois senti que quem a tivesse certamente seria o eventual vencedor da guerra. Pouco tempo depois, a bomba foi lançada sobre Hiroshima, então Não tive que especular muito mais nessa linha.

"Por que escrevo para você, Dr. Hynek? Não tenho certeza. Minha ação é desencadeada, é claro, por seu excelente artigo no Post, mas a razão deve ser atribuída à intensa curiosidade sobre o que vi combinada com a frustração de ter não aprendi praticamente nada nos últimos vinte anos. Eu costumava ter certeza de que iria descobrir; agora não tenho certeza. O tempo passa cada vez mais rápido. Às vezes, quase desejo nunca ter visto meu "disco", pois está longe mais fácil ser um presunçoso e duvidoso Thomas do que um frustrado eu-sei-melhor em quem ninguém vai acreditar ... "

**Comentário do PROJETO 1947** : Mais uma vez, durante o avistamento, temos a "escalada de hipóteses" de Hynek. Depois de perceber que era algo fora do comum, mas possivelmente uma arma secreta dos EUA ou do Japão, a testemunha decidiu ficar quieta até que o dispositivo fosse anunciado publicamente. Veja a reação um tanto semelhante neste incidente de abril de 1943:

<http://www.project1947.com/fig/1943a.htm#casey>

---

Ada, Oklahoma Weekly News - 5 de julho de 1945

### ***B-29's Strike Oil Resources***

"Não vou ter que voltar" a uma refinaria, dizem os aviadores após o ataque a Maruzen

Por LEIF ERICKSON

GUAM, 3 de julho (AP) —Superfortes atacaram os recursos cada vez menores de petróleo do Japão hoje pela terceira vez em uma semana,

explodindo a refinaria de petróleo de Maruzen com tanta precisão. Os aviadores disseram “não teremos que voltar lá novamente”.

Cinquenta bombardeios de precisão B-29 atingiram o centro petrolífero a 35 milhas de Osaka antes do amanhecer de hoje, em um rápido seguimento do recorde de ataque de 600 aviões em quatro cidades, enquanto outras forças aéreas aliadas destruíram instalações militares e marítimas da Nippon à Malásia. Dois B-29s foram perdidos na operação de 600 aviões de ontem, mas todos, exceto dois membros da tripulação, foram resgatados.

A fumaça negra que subiu 10.000 pés acima da importante usina de óleo de Maruben (sic) pode ser vista a 30 milhas no céu noturno.

O fogo antiaéreo era leve e os poucos interceptores japoneses que alçaram voo "pareciam querer jogar", disse o cabo WH Power de Carrollton, Geórgia.

“Parecia que nossas bombas atingiram as áreas-alvo”, disse o tenente Chester C. Gibbens, de Hayward, Califórnia, no recém-inaugurado Superfort chamado “Fleet Admiral Nimitz”.

### **"Bola de fogo" Avião perdido**

Cpl. Andy Sevick de (Rota 4) Bethel, Kansas, cujos companheiros afirmam que aos 34 anos ele é o mais velho e melhor artilheiro de cauda no ramo, assistiu a uma "bola de fogo" surgir através das nuvens e

perseguir o "Chicago Queen" por uma aparente eternidade de sete minutos antes de mergulhar através das nuvens e sumir de vista.

O vigésimo primeiro quartel-general do comando de bombardeiros anunciou, entretanto, que 117 milhas quadradas da área industrial urbana japonesa foram devastadas por ataques de B-29, sem contar o ataque recorde de ontem.

Fotografias de reconhecimento de bombas incendiárias em 29 de junho contra Moji, Sasebo, Shimonoseki e Nobeoka mostraram aproximadamente duas milhas quadradas queimadas.

A refinaria atingida hoje em Shimotsu, 25 milhas a sudoeste de Osaka, na Ilha de Honshu, foi o terceiro centro de petróleo atingido em uma semana. Produziu combustível, óleo lubrificante e gasolina de aviação. Da mesma forma, era um centro de armazenamento com muitos tanques de combustível grandes na área-alvo.

---

**Dallas, Texas, Times-Herald - 10 de julho de 1947**

## **DISCOS VISTOS NA ALEMANHA, O ANTIGO TAIL GUNNER DIZ**

Discos voadores são coisas antigas para um veterano das Forças Aéreas do Exército de Dallas, S / Sgt Smith.

Em uma carta ao Times-Herald, ex S / Sgt. CA Smith, 4327 Frank street, relatou ter visto grupos de discos em duas missões de bombardeio separadas sobre a Alemanha durante a guerra.

“Esses objetos em forma de disco ficariam agrupados até atingirem uma certa altitude e então se separariam e se prenderiam a formações de bombardeiros como se uma força metálica os atraísse para os bombardeiros”, escreveu o ex-artilheiro de cauda do 598º Grupo de Bombardeiros.

“Eu vi esses objetos em forma de disco apenas duas vezes durante meu trabalho, mas nas duas vezes desenhamos um flak inacreditável. . .em nossa formação, responsável por vários bombardeiros. ”

Smith disse que a ação dos discos os levou a acreditar que eram alguns radares controlados por rádio alemães.

“Era inútil tentar perdê-los por uma explosão repentina de velocidade, ou por ações evasivas, porque quando amarrados à sua formação você não poderia sacudi-los até que as bombas fossem embora. Então, eles desapareceriam em uma velocidade incrível. ”

Smith disse que os discos que viu pareciam ter cinco ou seis pés de diâmetro e dois ou três pés de espessura. Ele sugeriu que os discos relatados recentemente nos Estados Unidos podem ser telômetros controlados por rádio desenvolvidos pelo Exército.

---

**Dothan, Alabama Eagle - 8 de novembro de 1945**

**Tenente-coronel Lewis fala sobre bolas de fogo vermelhas misteriosas perseguindo aviões após ataques Nip**

**POR NAT C. FAULK**

Os japoneses jogaram tudo no livro - e algumas coisas que não estavam - em seus esforços para defender as ilhas de origem contra ataques "queimados" da Superfortress. É o que diz Cyrus Roys Lewis, que fez 13 missões em B-29s contra os japoneses antes que os nipônicos desistissem em agosto passado.

Agora em casa e exercendo a advocacia, onde parou em 22 de julho de 1941 para se voluntariar para o serviço ativo no Exército, Lewis pode se lembrar daqueles ataques sem se perguntar se ele e sua tripulação voltarão para sua base na ilha Tinian. "Esse foi o

pensamento de todos depois que atingimos nosso objetivo, e se não fosse por isso", disse ele, "poderíamos ter gostado da exibição de fogos de artifício."

As exibições, que não foram encenadas para fins pirotécnicos, tinham de tudo. "Havia holofotes - e os japoneses tinham alguns bons - balas traçadoras, serpentinas, projéteis antiaéreos, foguetes, aviões de combate com luzes azuis nas cabines e estranhas bolas de fogo vermelhas", disse ele, acrescentando que alguns pilotos relataram a presença de fantasmas bolas os seguiram por muitos quilômetros.

"Nunca soubemos com certeza o que eram aquelas bolas de fogo", disse ele. "Muitos disseram que as bolas os seguiram para duvidar de sua história." Ele acrescentou que encontrou duas dessas bolas em uma missão, uma bola a algumas centenas de metros de cada asa. "Comecei a mergulhar e ultrapassá-los", disse ele, "mas alguns pilotos disseram que as bolas os seguiram por um longo caminho quando eles voltaram para casa".

---

## **THE AMERICAN LEGION MAGAZINE - dezembro de 1945**

### **The Foo Fighter Mystery de Jo Chamberlin**

DURANTE OS últimos meses da guerra, as tripulações de muitos B-29s sobre o Japão viram o que descreveram como "bolas de fogo" que os seguiram, ocasionalmente subiam e quase sentavam em suas caudas, mudavam de cor de laranja para vermelho para branco e vice-versa novamente, e ainda assim nunca se aproximou de um ataque ou acidente, ao estilo suicida.

Um B-29 fez manobras evasivas dentro de uma nuvem, mas quando o B-29 emergiu dela, a bola de fogo o seguia na mesma posição relativa. Parecia estar a 500 metros, um metro de diâmetro e tinha um brilho laranja fosforescente. Nenhuma asa ou fuselagem sugerindo uma bomba aérea ou avião foi vista. A bola de fogo seguiu o B-29 por vários quilômetros e então desapareceu tão misteriosamente quanto apareceu na luz do amanhecer sobre Fujiyama. Algumas equipes de B-29 disseram que podiam facilmente perder a bola de fogo por meio de manobras evasivas, mesmo que a bola os acompanhasse em alta velocidade em um curso reto; outras tripulações de B-29 relataram exatamente o oposto. Ninguém conseguiu

descobrir. Bem ao sul, um B-24 Liberator estava a 11.000 pés sobre a lagoa Truk, quando duas luzes vermelhas subiram rapidamente de baixo, e seguiram o B-24. Depois de uma hora, uma luz voltou. O outro continuou - às vezes atrás, às vezes ao lado, às vezes à frente cerca de 1.000 metros, até o amanhecer, quando subiu a 15.000 pés e ficou no sol, como um caça japonês em busca de caça, mas nunca desceu. Durante o vôo, a luz mudou de vermelho para laranja, depois branco e de volta para laranja, e parecia ser do tamanho de uma bola de basquete. Nenhuma asa ou fuselagem foi observada. O B-24 comunicou por rádio as estações de radar da ilha para ver se havia algum avião inimigo no céu. Nenhuma asa ou fuselagem foi observada. O B-24 comunicou por rádio as estações de radar da ilha para ver se havia algum avião inimigo no céu. Nenhuma asa ou fuselagem foi observada. O B-24 comunicou por rádio as estações de radar da ilha para ver se havia algum avião inimigo no céu.

A resposta foi: "Nenhum".

Um negócio curioso, para o qual muitas soluções foram propostas, antes do fim da guerra e desde então. Nenhum deles se levanta. O ponto importante é: nenhum B-29 foi prejudicado pelas bolas de fogo, embora ninguém soubesse o que o futuro reservava. Os japoneses estavam tentando desesperadamente reforçar sua defesa de todas as maneiras possíveis contra ataques aéreos, mas sem sucesso. Nossos B-29s continuaram a causar destruição em alvos militares japoneses e, finalmente, lançaram a bomba atômica.

Naturalmente, as autoridades do Exército dos EUA no Japão farão o possível para descobrir o segredo - mas ele pode estar escondido tão bem quanto parece estar na Europa. As bolas de fogo continuam a ser um mistério

- assim como eram quando observadas pela primeira vez do outro lado do mundo - no leste da Alemanha.

Foi assim que eles começaram.

Às dez horas de uma noite de novembro, no final de 1944, o tenente Ed Schlueter decolou em seu caça noturno de Dijon, França, no que ele pensava ser uma missão de rotina para o 415th Night Fighter Squadron.

O tenente Schlueter é um jovem piloto alto e competente de Oshkosh, Wisconsin, cujo trabalho perigoso era procurar aviões alemães no céu noturno e abatê-los. Ele tinha feito exatamente isso várias vezes e foi condecorado por isso. Como um de nossos melhores lutadores noturnos, ele estava acostumado a lidar com todos os tipos de emergências. Com ele como observador de radar estava o tenente Donald J. Meiers e o tenente Fred Ringwald, oficial de inteligência do 415º, que voou como um observador.

O trio começou seu padrão de busca, vagando pelos céus noturnos em ambos os lados do Rio Reno ao norte de Estrasburgo - por séculos a morada de sereias, anões, gnomos e outros personagens sobrenaturais que atraíram fortemente o sentido dramático do falecido A. Hitler . No entanto, neste estágio da guerra europeia, o Reno não era um palco, mas um campo de batalha sombrio, onde os alemães estavam fazendo sua última grande resistência.

A noite estava razoavelmente clara, com algumas nuvens e um quarto de lua. A visibilidade era razoável.

Em alguns aspectos, um avião de caça noturno opera como um boxeador campeão cuja visão não é muito boa; ele deve confiar em outros sentidos para guiá-lo até seu oponente. O Exército dos EUA tem estações

de radar terrestres, que rastreiam todos os aviões no céu e informam ao caça noturno o paradeiro de qualquer avião. O caça noturno voa por lá, se aproxima por meio de seu próprio radar até que normalmente pode ver o inimigo, e se o avião não se identifica como amigo, ele o atira.

Ou ele mesmo foi abatido, pois os alemães operam suas aeronaves da mesma maneira que nós, e os japoneses também.

O tenente Schlueter estava voando baixo o suficiente para detectar o vapor branco de uma locomotiva escurecida ou o volume sinistro de um comboio motorizado, mas ele tinha que evitar chaminés, balões de barragem, holofotes inimigos e baterias antiaéreas. Ele e Ringwald estavam em alerta, pois havia montanhas próximas. O interior do avião estava escuro, para uma boa visão noturna.

O tenente Ringwald disse: "Eu me pergunto o que são essas luzes, ali nas colinas."

"Provavelmente estrelas", disse Schlueter, sabendo por longa experiência que o tamanho e o caráter das luzes são difíceis de estimar à noite.

"Não, eu não penso assim."

"Tem certeza que não é nenhum reflexo de nós?"

"Eu sou positivo."

Então Ringwald se lembrou - não havia colinas ali. No entanto, as "luzes" ainda estavam brilhando - oito ou dez delas em uma fileira - bolas de fogo laranja movendo-se pelo ar a uma velocidade incrível.

Então Schlueter os viu bem longe de sua asa esquerda. Os lutadores inimigos o estavam perseguindo? Ele imediatamente checkou por rádio com estações de radar terrestres aliadas.

"Ninguém lá em cima exceto você", relataram. "Você é louco?"

E nenhum avião inimigo apareceu no radar do tenente Meiers.

O tenente Schlueter não sabia o que estava enfrentando - possivelmente alguma nova e letal arma alemã - mas ele acendeu as luzes, pronto para a ação. As luzes desapareceram - depois reapareceram ao longe. Cinco minutos depois, eles começaram a planar e desapareceram.

Os perplexos aviadores continuaram em sua missão e destruíram sete trens de carga atrás das linhas alemãs. Quando pousaram em Dijon, decidiram fazer o que qualquer outro soldado prudente faria - ficar quieto por enquanto. Se você tentasse explicar tudo de estranho que aconteceu em uma guerra, você não faria mais nada. Além disso, Schlueter e Meiers haviam quase completado as missões exigidas e não queriam se arriscar a serem detidos por algum cirurgião de voo cético por "fadiga de combate".

Talvez eles estivessem "vendo coisas".

Mas algumas noites depois, o tenente Henry Giblin, de Santa Rosa, Califórnia, piloto, e o tenente Walter Cleary, de Worcester, Massachusetts, observador de radar, estavam voando a 300 metros de altitude quando viram uma enorme luz vermelha 300 metros acima deles, movendo-se a 200 milhas por hora. Como a observação foi feita em uma noite de início de inverno, os homens decidiram que talvez tivessem comido algo na ração que não lhes convinha e não se apressassem em relatar sua experiência.

Em 22-23 de dezembro de 1944, outro piloto do esquadrão de caça 415 e observador de radar estava voando a 10.000 pés de altitude perto de Hagenau. "Às 6h, vimos duas luzes subindo do solo em nossa direção. Ao atingir nossa altitude, elas nivelaram e permaneceram na minha cauda. As luzes pareciam ser grandes brilhos laranja. Depois de permanecerem com o avião por dois minutos, eles decolaram e se afastou, voando sob controle perfeito, e então saiu. "

Na noite seguinte, os mesmos dois homens, voando a 10.000 pés, observaram uma única chama vermelha. O tenente David L. McFalls, de Cliffside, NC, piloto, e o tenente Ned Baker de Hemat, Califórnia, observador de radar, também viram: "Um objeto vermelho brilhante disparando para cima, que de repente mudou para a imagem de uma aeronave fazendo um wing-over, mergulhando e desaparecendo. " Esta foi a primeira e única sugestão de um dispositivo de vôo controlado.

Por esta altura, as luzes foram relatadas por todos os membros do 415º que as viram. A maioria dos homens zombou dos observadores, até que eles viram por si mesmos. Embora confrontado com uma situação desconcertante e com potencialidades letais, o 415º continuou seu notável recorde de combate. Quando o escritor deste artigo os visitou e conversou com eles na Alemanha, ele ficou impressionado com o fato óbvio de que os 415º aviadores eram aviadores muito normais, cujo interesse principal era o combate, e depois disso vieram pin-up girls, pôquer, donuts e os derivados da uva.

O 415º teve um registro esplêndido.

A roupa toda pegou as luzes misteriosas ou bolas de fogo com senso de humor. Seus relatórios foram recebidos em alguns bairros superiores com

sorrisos: "Claro, você deve ter visto alguma coisa e tem dormido o suficiente?" Um dia, no chow, um piloto do 415<sup>o</sup> sugeriu que dessem um nome às luzes. Um leitor da história em quadrinhos "Smokey Stover" sugeriu que eles fossem chamados de "foo-fighters", já que era frequente e irrefutavelmente declarado naquela tira que "Onde há foo, há fogo".

O nome pegou.

O que o 415<sup>o</sup> viu à noite foi confirmado em parte durante o dia. A oeste de Neustadt, um piloto do P-47 viu "uma bola dourada, com acabamento metálico, que parecia se mover lentamente no ar. Como o sol estava baixo, era impossível dizer se o sol refletia nela, ou a luz veio de dentro. " Outro piloto do P-47 relatou "uma esfera dourada fosforescente, de 3 a 5 pés de diâmetro, voando a 2.000 pés",

Enquanto isso, relatórios oficiais dos "foo-fighters" foram para a sede do grupo e foram "anotados". Agora, no Exército, quando você "nota" alguma coisa, significa que você não concorda nem discorda, nem pretende fazer nada a respeito. Cobre tudo. Várias explicações foram oferecidas para os fenômenos - nenhuma delas satisfatória, e a maioria delas irritantes para o 415<sup>o</sup>.

Foi dito que os foo-fighters podem ser um novo tipo de flare.

Um sinalizador, disse o 415<sup>o</sup>, não mergulha, não descola ou gira.

Deviam assustar ou confundir os pilotos aliados?

Bem, se sim, eles não estavam tendo sucesso - e ainda assim as luzes continuaram a aparecer.

Tripulações de bombardeiros da Oitava Força Aérea relataram ter visto esferas prateadas que lembram enormes enfeites de árvores de Natal no céu - e quanto a eles?

Bem, as esferas de prata normalmente flutuavam e nunca seguiam um avião. Presumivelmente, eram alguma ideia que os alemães tentaram no esforço malsucedido de confundir nossos pilotos ou impedir nossos dispositivos de bombardeio de radar.

E quanto aos aviões a jato?

Não, os alemães tinham aviões a jato, sim, mas não tinham uma chama de escapamento visível a qualquer distância.

Eles poderiam ser algum tipo de bomba voadora, com ou sem piloto? Presumivelmente não - com apenas uma exceção, ninguém pensou ter visto uma asa ou fuselagem.

Balões meteorológicos?

Não, o 415º estava bem ciente de seu comportamento. Eles ascenderam quase verticalmente e eventualmente explodiram.

Seriam as luzes ou bolas de fogo as rajadas de explosivos nas cores vermelha, azul e laranja que as tripulações de bombardeiros da Oitava Força Aérea relataram?

Foi uma boa ideia, disse o 415º, mas não havia correlação entre os fighters que observaram e o flak que encontraram. E o flak noturno geralmente era dirigido por radar alemão, não visualmente.

Em suma, nenhuma explicação se levantou.

Em 31 de dezembro de 1944, o repórter da AP Bob Wilson, estava com o 415º e ouviu sobre os foo-fighters. Ele questionou os homens até as 4 da manhã, na tradição dos melhores jornais, até obter todos os fatos. Sua história passou pelos censores e apareceu nos jornais americanos em 1º de janeiro de 1945, bem a tempo de enfrentar a costumeira safra de ressacas anuais.

Alguns cientistas em Nova York decidiram, aparentemente por controle remoto, que o que os aviadores viram na Alemanha foi a luz de Santo Elmo - um fenômeno elétrico conhecido que aparece como luz ou chama durante o tempo tempestuoso nas pontas de torres de igrejas, mastros de navios, e árvores altas. Por ter a natureza de uma descarga elétrica, o fogo de Santo Elmo é avermelhado quando positivo e azulado quando negativo.

O 415º explodiu. Ele estava totalmente familiarizado com o fogo de Santo Elmo. Os homens bufaram: "Apenas deixe os filhos virem e fazerem uma missão conosco. Vamos mostrar a eles".

Em janeiro de 1945, o 415º continuou a ver os "foo-fighters", e sua conduta tornou-se cada vez mais misteriosa. Uma tripulação observou luzes, movendo-se individualmente e em pares. Em outra ocasião, três conjuntos de luzes, desta vez nas cores vermelha e branca, seguiram um avião, e quando o avião subitamente parou, as luzes continuaram na mesma direção, como se tivessem pegado um cochilo, e então timidamente pararam para seguir.

O piloto verificou com radar de solo - ele estava sozinho no céu.

Isso era verdade em todos os casos em que foo-fighters foram observados.

A primeira pista real veio com a última aparição das luzes exasperantes e potencialmente mortais. Eles nunca impediram o 415º de cumprir suas missões, mas certamente eram enervantes. A última vez que os foo-fighters apareceram, o piloto se virou para eles o mais cedo possível - e as luzes desapareceram. O piloto tinha certeza de que sentiu a hélice, mas quando ele verificou com o radar de solo, não havia outro avião.

O piloto continuou seu caminho, perturbado, até mesmo zangado - quando notou luzes bem atrás. A noite estava clara e o piloto se aproximava de uma enorme nuvem. Uma vez na nuvem, ele desceu seiscentos metros e fez uma curva de 30 graus para a esquerda. Poucos segundos depois, ele emergiu da nuvem - com o olho voltado para trás. Com certeza, saindo da nuvem na mesma posição relativa estava o foo-fighter, como se apontasse o nariz para o piloto e então desaparecesse.

Esta foi a última vez que os foo-fighters foram vistos na Alemanha, embora teria parecido adequado, se as luzes tivessem feito um último gesto, agrupando-se de forma a soletrar "Adivinhe o quê" no céu, e desaparecendo para sempre.

Mas eles não fizeram.

Os foo-fighters simplesmente desapareceram quando as forças terrestres aliadas capturaram a área a leste do Reno. Era conhecida por ser a localização de muitas estações experimentais alemãs. Desde o dia VE, nossos oficiais de inteligência colocaram muitas dessas instalações sob vigilância. Deles, esperamos obter informações de pesquisa valiosas - incluindo a solução para o mistério do foo-fighter, mas ela ainda não

apareceu. Pode ser escondido com sucesso por muitos anos, possivelmente para sempre.

Os membros do 415º esperam que a Inteligência do Exército encontre a resposta. Se descobrir que os alemães nunca tiveram nada transportado pelo ar na área, eles dizem: "Estaremos prontos para as descargas psiquiátricas da Seção Oito".

Enquanto isso, o mistério do foo-fighter continua sem solução. As luzes, ou bolas de fogo, apareceram e desapareceram do outro lado do mundo, sobre o Japão - e seu palpite sobre o que eram é tão bom quanto o meu, pois ninguém sabe ao certo.

---

**PROJETO 1947 Comentários:** O autor de "O Mistério do Foo Fighter", o Tenente Coronel Jo Chamberlin foi assessor de um dos militares mais poderosos da Segunda Guerra Mundial, General Comandante das Forças Aéreas do Exército dos EUA, Henry Harley "Hap" Arnold.

Na primavera de 1945, ele viajou para a Europa em uma missão

especial aberta. Entre outras funções, o tenente-coronel Chamberlin escreveu discursos para o general Arnold e cumpriu diversos compromissos de relações públicas. Ele escreveu para várias revistas sobre o poder aéreo e a guerra, doando todo o dinheiro que recebia de seus artigos para instituições de caridade para viúvas de guerra e órfãos.

Quando Chamberlin chegou à Europa, as autoridades lhe deram uma pistola calibre .45 e um jipe com motorista. Um dos primeiros lugares que visitou foi o 415th Night Fighter Squadron (NFS). Nada nas notas de Chamberlin nem em uma busca incompleta dos papéis do General Arnold indica que ele foi dirigido por Arnold para ir ao 415º NFS. No entanto, mais ou menos na mesma época, o General Arnold designou seu conselheiro científico, Dr. David T. Griggs, para investigar "foo-fighters" na Europa, no Pacífico e em outros lugares. É uma boa possibilidade que uma das primeiras paradas de Chamberlin, o 415º NFS, tenha sido ordenada pelo General Arnold.

Chamberlin entrevistou as 415ª tripulações e obteve documentos e relatórios sobre seus encontros com "foo-fighter". Ele descobriu que Robert Wilson, correspondente de guerra da Associated Press e sargento. Ed Clark, repórter do jornal militar divulgado para as tropas no exterior, *The Stars and Stripes*, também se encontrou e entrevistou as tripulações que testemunharam os misteriosos foo-fighters.

Todos os três homens basearam seus escritos em foo-fighters no

contato direto com as testemunhas, não em comunicados à imprensa, relatos de segunda mão ou rumores.

Chamberlin encontrou tripulações de outras unidades que também viram foo-fighters ou tiveram outros avistamentos diurnos de objetos desconhecidos.

Em seu retorno aos Estados Unidos, ele pediu e recebeu relatórios de inteligência sobre foo-fighters, especialmente do Pacific Theatre. Seus papéis não contêm um relatório formal escrito ao General Arnold sobre foo fighters, ao contrário do Dr. Griggs que fez tal relatório - que ainda não foi localizado. O fácil acesso de Chamberlin a Arnold pode ter permitido que ele discutisse a questão do foo fighter informalmente, sem comprometer suas idéias no papel.

Ele organizou o material fornecido pelos oficiais de inteligência do General Arnold e combinou-o com notas e documentos que havia obtido na Europa em um artigo sobre foo fighters.

A Inteligência da Força Aérea exigiu três etapas antes de permitir a publicação: o artigo teve que passar por uma revisão de inteligência, ele não poderia usar seu posto nem sua posição em relação a como ele veio para reunir suas informações.

Após a revisão, Chamberlin reescreveu o artigo em sua forma atual e o submeteu ao Major Harold Augspurger, comandante do 415<sup>o</sup> NFS para comentários. Mais tarde, ele vendeu seu artigo para a revista

American Legion e mais uma vez doou seu pagamento para instituições de caridade.

Com a enorme redução do pós-Segunda Guerra Mundial envolvendo milhões de militares retornando à vida civil, o tenente-coronel Chamberlin parecia ter se perdido da memória institucional da Força Aérea. À medida que os relatórios públicos e o interesse oficial em "discos voadores" se consolidavam, o artigo de Chamberlin sobre misteriosos objetos voadores vistos por tripulações treinadas durante a Segunda Guerra Mundial foi esquecido. Ninguém chamou a atenção do pessoal do Projeto SIGN nem do Capitão Edward Ruppelt do Projeto Blue Book quando ele estava vasculhando os registros da Inteligência da Força Aérea em busca de cada fragmento de informação sobre OVNI.

Em 1952, documentos de inteligência da Segunda Guerra Mundial no quartel-general da Força Aérea foram embalados e enviados para a Base Aérea de Maxwell, onde não estavam disponíveis para Ruppelt. É provavelmente por isso que ele falou sobre os foo-fighters como sendo conhecidos apenas através de relatos de testemunhas e não através de documentos oficiais. O autor britânico Harold T. Wilkins redescobriu o artigo de Chamberlin e tornou-o conhecido publicamente.

Os papéis da USAAF de Chamberlin fazem parte da coleção do General Arnold na Biblioteca do Congresso.



**REVISTA NASHVILLE TENNESSEAN - 30 DE OUTUBRO DE 1966**

**Joe Thompson e os Foo-Fighters por Max Iorque**



Joe Thompson, de Nashville, na cabine de um avião de reconhecimento fotográfico na Segunda Guerra Mundial

IT não foi até 1947, quando as histórias sobre discos voadores bateu uma página, que de Nashville Joe Thompson Jr. deu muita atenção a esses objetos estranhos que ele viu na Segunda Guerra Mundial.

Agora um corretor de seguros, Thompson foi piloto de reconhecimento de fotos na guerra.

Ele e seu ajudante estavam em uma missão no Vale do Reno, fotografando os movimentos das tropas alemãs, quando ele os viu.

"Tínhamos feito algumas fotos e eu estava olhando para o nosso próximo alvo", lembra Thompson, "quando meu ala quebrou o silêncio do rádio e disse: 'Bogeys às 9 horas!'"

(Um bogey, no jargão da força aérea, é um objeto voador não identificado - OVNI - que pode ser amigável ou hostil.)

"Na minha asa. Um pouco abaixo de nós, na direção de Colônia, vi quatro ou cinco objetos que pareciam bolas de futebol prateadas", diz ele.

"Eles não pareciam estar se movendo. Mas devem ter se movido, pois ficaram até mesmo conosco

"Passou pela minha mente que eles eram algo que os alemães tinham colocado lá.

"Eu assisti para ver o que eles fariam, mas eles não fizeram nada. Quando nos viramos, pensei que eles não deviam ter muito valor para os alemães.

"Foi a última vez que os vi. Voltei minha atenção para o próximo alvo da foto, onde os alemães já estavam enviando armas para nos avisar que estavam esperando por nós."

Foi só mais tarde que Thompson soube que relatórios de inteligência capturados diziam que os alemães também tinham visto os objetos - e pensaram que eles haviam sido colocados lá pelos americanos!

Thompson não foi o primeiro piloto americano a ver os objetos estranhos sobre o Vale do Reno.

Eles foram vistos pela primeira vez pelos pilotos dos caças noturnos da Viúva Negra, que disseram que eles brilhavam no escuro. Os lutadores noturnos atiraram neles algumas vezes, mas o fogo nunca foi devolvido.



Ele acredita que os lutadores noturnos deram aos OVNI's o apelido que pegou: "Foo-Fighters", um termo **tirado** da história em quadrinhos de **Smokey Stover** que ainda circula em vários jornais.

Na época, Thompson foi um dos principais na 109<sup>a</sup> tático Esquadrão de Reconhecimento. Ele comandou aproximadamente 45 pilotos que pilotaram Mustangs P-51 equipados com câmeras aéreas poderosas e quatro metralhadoras

calibre 50.

A maioria dos avistamentos de Foo-Fighters ocorreu entre dezembro de 1944 e março de 1945.

“Quando o tempo estava muito ruim para voar, eu saia e falava com os pilotos, perguntando sobre as coisas que eles tinham visto em suas missões”, lembra Thompson.

Frequentemente, alguém diria que viu "alguns daqueles Foo-Fighters".

Como eles se parecem?

Um californiano, capitão Frank Robinson, disse que eles se assemelhavam a "uma lata de cerveja quebrada". Outros disseram que era uma bola de tênis ou uma bola de futebol - só que muito maior. As descrições eram de forma, não de tamanho. O capitão Robinson - que disse que os viu se erguendo do chão - os chamou de "bolas de Kraut". Todo mundo pensava que eles eram alemães.

Houve especulação sobre seu propósito.

"No início, pensamos que eles poderiam estar presos a fios, como balões de barragem, diz Thompson." Mas eles estavam se movendo e eram muito altos. "

"Então, tivemos a ideia de que os alemães poderiam estar usando-os para detectar a altitude de nossos aviões para que pudessem posicionar seu fogo antiaéreo com mais precisão."

Então Thompson os viu pessoalmente naquele dia no Vale do Reno.

“Eles não se pareciam com o que o capitão Robinson havia dito - uma lata de cerveja quebrada”, lembra ele.

Quão grandes eram eles?

"Eu realmente não sabia", diz ele. "Dependeria da distância que eles estivessem. Eles podem ter chegado a 1.500 pés, caso em que não seriam maiores do que um guarda-chuva aberto. Mas poderiam estar a três quilômetros de distância e, nesse caso, seriam bastante grandes. Pareciam feitos de alumínio. "

Quais foram eles?

"Eu realmente não sei", diz ele. "Eu vi algo - ainda não sei o que era."

Ele relatou o avistamento ao oficial de inteligência do esquadrão quando retornou da missão e deixou passar.

Os homens da 109<sup>a</sup> nunca tentou perseguir os objetos, Thompson diz, porque eles não estavam nos incomodando."

Hoje, é difícil entender por que os pilotos de guerra não estavam mais animados com esses Foo-Fighters que tantos deles viram na Alemanha. Em retrospecto, eles parecem proféticos sobre os relatórios de "disco voador" que começaram a vir em profusão após a guerra.

A falta de entusiasmo durante a guerra é mais fácil de entender à luz das condições em que Thompson e seus colegas pilotos voaram.

Os Foo-Fighters simplesmente não pareciam importantes, ele explica. O importante era completar a missão e permanecer vivo, com tantas pessoas no solo e no ar dedicadas à sua destruição.

Por exemplo, Thompson voltou de uma missão com 150 buracos em seu avião - flak. Havia até um buraco em sua câmara. Assim que ele tocou o solo, o motor parou.

Havia vários outros exemplos desse tipo no esquadrão, que perdeu mais aviões para a artilharia do que para os inimigos - e mais aviões para o tempo do que para a artilharia e os aviões inimigos combinados.

O esquadrão voou primeiro da Inglaterra e, depois da invasão, de uma pista de pouso na Normandia e, ainda mais tarde, na Bélgica. Foi da pequena vila belga de Gosselies que eles saíram em missão quando viram os Foo-Fighters.

(Dois anos atrás, Thompson levou sua esposa, Martha, a Gosselies para uma visita sentimental. Ele viu várias pessoas que conhecera lá durante a guerra.)

"De Gosselies era um vôo de 20 ou 30 minutos até o Vale do Reno", diz ele. "Faríamos um cruzeiro por algumas horas. Procurávamos padrões de movimento de tropas, caminhões, tanques em movimento - qualquer coisa que pudesse ser útil para a inteligência. Nossos bombardeiros poderiam destruir uma ponte. Eles nos mandariam para ver quanto dano foi feito. "

As primeiras missões saíram com a primeira luz, na esperança de pegar o inimigo ainda em movimento da noite anterior. As últimas missões foram lançadas ao anoitecer. Talvez um inimigo ansioso começasse a jornada da noite seguinte mais cedo.

Os pilotos voavam em pares, mudando de altitude o tempo todo, tentando tornar um alvo difícil para os canhões inimigos. Sobreviver significava avistar um avião inimigo antes que ele avistasse você. Seus olhos fizeram a Sra. [Sic] vasculhar os céus em busca de qualquer coisa que não fosse amigável. Eles aprenderam a saber instantaneamente se um ponto no horizonte era amigo ou inimigo.

Do outro lado do Reno, Thompson às vezes tinha uma visão preocupante.

Se você estivesse no lugar certo na hora certa, poderia ver o que parecia ser um poste de telefone decolando para o céu ", diz ele." Você poderia seguir a trilha até que ela desaparecesse de vista. Este foi o foguete V-2.

"Passei uma licença de cinco dias em Londres e vi esses foguetes pousando no Hyde Park. Eles fizeram buracos de três andares de profundidade."

Após a guerra, quando os discos voadores se tornaram a moda, Thompson desenvolveu-se como um aficionado pelo assunto, lendo tudo que pôde encontrar. Às vezes ele falava em clubes cívicos.

Depois disso, as pessoas apareceriam e se perguntariam animadamente se os Foo-Fighters poderiam ter sido enviados de algum lugar do espaço para observar a guerra na Europa e, possivelmente, para avaliar a ameaça das armas V-2 para seu próprio mundo.

"Todo o problema é separar o fato da ficção", diz ele sobre os OVNIs. "Quanto é imaginação? Quanto é alucinação?" A maioria desses

avistamentos pode ser explicada. Alguns não podem. Muitos autores poderiam explicar alguns dos incidentes sobre os quais escrevem, mas se o fizessem, seus livros não venderiam tão bem.

“É encorajador que os cientistas estejam começando a estudar o fenômeno. Acho que chegou a hora em que eles podem estudar discos voadores sem serem suspeitos de loucura.

“Existem três grupos gerais de pessoas que se preocupam com os OVNI's.

“O primeiro grupo são aqueles que podemos descrever como os inseguros, os neuróticos. Certamente as coisas que eles veem são coloridas por seus próprios problemas e especulações exageradas.

“O segundo grupo são os céticos que reconhecem que algo deve ter causado tal multidão de avistamentos, mas exigem evidências inequívocas.

"E então há um terceiro e crescente grupo de pessoas que, embora não apresentem nenhuma resposta final, estão dispostas a afirmar que viram esses objetos e examinaram cuidadosamente o registro plausível de outros avistamentos confirmados e sentem que deve haver algum sensato explicação.

“O governo federal acaba de conceder US \$ 300.000 à Universidade do Colorado para investigar, junto com algumas outras universidades, as fontes de fenômenos inexplicáveis. Espero que essa quantia de dinheiro

não esteja sendo gasta apenas para acalmar os temores da periferia neurótica.

“Acho que teremos a resposta aos OVNI's dentro de 10 anos.

"Temos voado neste planeta apenas 63 anos", diz Thompson, "e agora estamos planejando enviar um astronauta à Lua. É um longo caminho a percorrer em 63 anos, mas ainda não sabemos *todos* os respostas. "

---

**Burnie, Tasmania Advocate - 7 de agosto de 1948**

**OPINIÃO PÚBLICA - Cartas ao Editor**

### **BOLA DE FOGO**

Senhor. - "The Advocate" (30 de julho) relatou de Wellington (NZ) o avistamento de uma "misteriosa bola de fogo". Lembrei-me de uma experiência semelhante em Bass Strait durante uma viagem de navio de Devonport a Melbourne em dezembro de 1945. A noite estava clara, mas não havia lua. O objeto brilhante apareceu diretamente a leste e, à primeira vista, parecia um grande meteoro, mas quando a

luz começou a saltar como uma bola de borracha, essa teoria foi descartada. Pareceu bater na água e saltar a uma altura tremenda. Depois de quatro ou cinco saltos, a luz pareceu parar na água e isso continuou por cerca de cinco minutos, a luz diminuindo a cada "descanso". Concluiu-se que o objeto deve ter sido uma bola de fogo. - M. NICHOLLS (Devenport)

---

**Cientistas alemães confirmam que "Foo Fighters / bolas de fogo" não eram armas nazistas**

**SECRETO**

SEDE  
DAS FORÇAS AÉREAS DOS ESTADOS UNIDOS NA  
EUROPA (REAR)

Gabinete do Chefe de Gabinete Adjunto, A - 2

AAF                      Sta                      390  
APO 413. Exército dos EUA,  
9 de outubro de 1945

Major General ER Quesada

Chefe Adjunto do Estado-Maior da Aeronáutica,

Inteligência

Washington, DC

Caro Pete:

A investigação exaustiva do pessoal técnico alemão e de fontes técnicas americanas no Teatro de Operações Europeu não revela nenhuma evidência confirmatória do uso alemão das chamadas “bolas de fogo”.

Em resposta ao War Department Cable:

DFB 27 Z WB 25 DUAA V WARZ NR 12/ 19º RR DE WAR 1823k7Z  
A DUAA GR 267 CARRO CINCO UM QUATRO ZERO UM

as seguintes agências foram contatadas:

1. American Group Control Council.
2. British Group Control Council
3. Seção de Inteligência Técnica, USAFE.
4. Seção de Inteligência Eletrônica, USAFE.
5. Inteligência Técnica de Artilharia.
6. ALSOS
7. CIOS
8. US Navy (Navy Tec. Mis E).
9. US Embassy, London, Air Branch, Ordnance Branch.
10. MI-10, British War Office.
11. MI-15, British War Office.

Nenhuma das agências acima foi capaz de encontrar qualquer vestígio do uso de um míssil ou arma que daria a aparência da relatada "Bola de Fogo". O tenente-coronel Sullivan, chefe do EIS USAFE, é da opinião que nós

- 1 -

**SECRETO**

---

**SECRETO**

agora sabe de todos os desenvolvimentos alemães, e ele é incapaz de encontrar qualquer conexão entre eles e a "Bola de Fogo". Ele também relata que os relatos da tripulação sobre os fenômenos são muito inconsistentes e ele acredita que a "Bola de Fogo" é um fenômeno mítico ao qual foram atribuídas aparições incomuns de medidas antiaéreas. O Tenente-Coronel O'Mara, Seção de Inteligência Técnica, USAFE, que também fez uma extensa pesquisa para determinar a origem da "Bola de Fogo" concorda com a conclusão do Tenente-Coronel Sullivan.

Além das agências acima, os seguintes cientistas alemães foram entrevistados para saber se tinham ou não alguma informação sobre a "Bola de Fogo":

1. General Von Axthelm, Gen Der Flak Ausbildung (Treinamento de Flak)
2. General Koller, Chefe Luftwaffe Führungstabb (C da Força Aérea S)
3. Dr. Georgii, Chef Forschungsführung (Pesquisa Especial)
4. Dr. Fritz Haider, Chef TLR / Flak E. (Mísseis guiados)
5. Dr. Schelp, Helmut-Chef Sondertriebwerkan (Motores especiais)
6. Dr. Waninger, o diretor administrativo da Rheinmetall Borsig
7. Dr. Kline, Deputy (sic) para o Dr. Waninger, e anteriormente encarregado do desenvolvimento de foguetes, incluindo bombas, projéteis e armas terrestres em Merienfelde.
8. Dr. Ruhlemann, Especialista Fuze para Rheinmetall Borsig
9. Dr. Stutzer, Chefe do Instituto de Eletricidade em Planegg
10. Dpl. Ing. Hans Zacher, Worker on Natter
11. Dpl. Ing. Voight, Engenheiro de Produção da Messerschmidt
12. Dpl. Ing. Kracht - Jet Airplane designer
13. Dpl. Ing. Zimmerman - Eng<sup>o</sup> Chefe. Termodinâmica sob o Dr. Schelp

O General der Flak Artillerie Von Axthelm não sabia de nenhum projeto ou experimento sendo realizado em seu departamento que pudesse ser a "Bola de Fogo".

O general Koller, chefe do Estado-Maior da Luftwaffe, também nunca tinha ouvido falar do fenômeno visto pelas formações aliadas.

O Dr. Georgii afirmou que, se qualquer projeto como a "Bola de Fogo" tivesse sido desenhado na Alemanha, ele teria ouvido ou sabido, por causa de sua posição, chefe de pesquisa especial no Reich alemão.

O Dr. Haider não tinha ideia do que a "Bola de Fogo" poderia ser, a não ser o escapamento de um avião a jato à noite ou a eletricidade estática causada pela perturbação do ar de um grande número de aviões. Ele tinha certeza de que a Alemanha não fez nenhum míssil teleguiado ao qual o fenômeno "Bola de Fogo" pudesse ser atribuído.

O Dr. Schelp, Chefe do Departamento de Informações Especiais, afirmou que não conhecia nenhuma aeronave ou foguete projetado na Alemanha que pudesse ser esta misteriosa "Bola de Fogo".

O Dr. Waninger afirmou que sabia de todos os testes e projetos experimentais que estavam acontecendo na Leba, uma estação experimental, e afirmou que não poderia imaginar o que esta "Bola de Fogo" em particular poderia ser. Ele, como,

- 2 -

**SECRETO**

---

## **SECRETO**

Dr. Georgii e outros, consistentemente sugeriram que poderia ser eletricidade estática ou algum distúrbio elétrico devido a condições climáticas incomuns.

O Dr. Ruhlemann não sabia de nenhum desenvolvimento que estivesse em andamento, nem poderia atribuir quaisquer desenvolvimentos aos fenômenos vistos.

O Dr. Stutzer afirmou que sabia de quase todos os desenvolvimentos elétricos que estavam acontecendo no Reich alemão e que ele nunca tinha ouvido tal fenômeno sequer ser mencionado antes de ser entrevistado.

Dpl. Ing, Voight não achava que nada que Messerschmidt estava desenvolvendo pudesse se parecer com a "Bola de Fogo", nem poderia dar qualquer informação sobre o que poderia ser. Ele consistentemente descartou a possibilidade de a "Vela de Fogo" ser o escapamento de uma aeronave a jato 163. Esse combustível era um propelente frio sem chama. Ele falou sobre as asas voadoras dos Irmãos Horten que estavam em desenvolvimento, mas essa possibilidade é negada pelo fato de que apenas duas asas voadoras do tipo Jato foram fabricadas, das quais apenas uma passou por testes. Os casos relatados da "Bola de Fogo" excedem em muito os testes feitos com o Flying Wing, se tal aeronave tivesse sido testada contra formações Aliadas.

Quase todos os cientistas mencionados acima afirmaram que havia uma possibilidade remota de que o foguete "Natter"

(BP20) lançado, propelido por foguete, aeronave pilotada pudesse ser a "Bola de Fogo". No entanto, Dpl. Ing. Hans Zacher, designer e engenheiro de teste do "Natter", afirmou que seu "Natter" não poderia ser a "Bola de Fogo".

Dpl. Ing Kracht, projetista de aviões a jato, também não pôde fornecer informações sobre o que essa "bola de fogo" poderia ser.

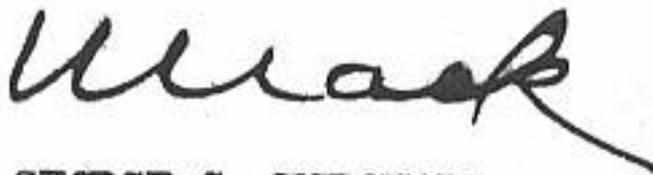
Drs. Georgii, Waninger, Kline e Schelp deveriam saber da existência de um desenvolvimento semelhante à "Bola de Fogo". No entanto, eles não conseguiam conectar a descrição da "Bola de Fogo" com qualquer coisa que tivesse sido usada ou testada contra formações Aliadas pelo Reich alemão. Somado à dificuldade de resolver a "Bola de Fogo" está o fato de nenhum relatório incluir ou descrever nada além das chamadas "Bola de Fogo".

Eu recomendo que a busca ativa pela "Bola de Fogo" seja abandonada. No entanto, todas as agências continuarão com a busca pela resposta além de suas missões atuais.

Chegou-se à conclusão de que o fenômeno denominado "Bola de Fogo" pode ser o acúmulo de uma série de testes conduzidos com diferentes tipos de mísseis guiados em diversos campos de teste dentro e fora da Alemanha. O programa de mísseis guiados dentro dos Estados Unidos deve ser estudado e o efeito de diferentes combustíveis sob várias condições atmosféricas deve ser observado e comparado com os relatórios da chamada "Bola de Fogo". Mesmo que os principais cientistas alemães neguem que quaisquer projetos

foram realizada pelos alemães que pode se assemelhar à "Bola de Fogo", existe a possibilidade de que o propelente usado nos mísseis guiados e aviões do tipo foguete pode aparecer como "Bolas de Fogo" ou grandes chamas para os membros da tripulação .

Atenciosamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "McDonald", with a long, sweeping underline that extends to the right.

GEORGE C. MCDONALD  
Brigadier General, U.S.A.  
Assistant Chief of Staff, A-2

SECRETO

SECRET

346

HEADQUARTERS  
UNITED STATES AIR FORCES IN EUROPE (REAR)  
Office of Assistant Chief of Staff, A - 2

AAF Sta 390  
APO 413, U.S. Army  
9 October 1945

Major General E. R. Quesada  
Assistant Chief of Air Staff, Intelligence  
Washington, D. C.

Dear Pete:

Exhaustive investigation of German technical personnel and American technical sources in European Theater of Operations reveals no confirmatory evidence of German use of so called "Balls of Fire".

In answer to War Department Cable:

DFB 27 Z WB 25 DUAA V WARZ NR 12/19TH R R  
FROM WAR 1829k7Z  
TO DUAA CR 267  
CAP FIVE ONE FOUR ZERO ONE

the following agencies were contacted:

1. American Group Control Council.
2. British Group Control Council.
3. Technical Intelligence Section, USAFE.
4. Electronics Intelligence Section, USAFE.
5. Ordnance Technical Intelligence.
6. ALSOS
7. CIGS
8. U. S. Navy (Navy Tec. Mis E).
9. U. S. Embassy, London, Air Branch, Ordnance Branch.
10. MI-10, British War Office.
11. MI-15, British War Office.

None of the above agencies have been able to find any trace of the use of a missile or weapon that would give the appearance of the reported "Ball of Fire". Lt. Col. Sullivan, head of the E.I.S. USAFE, is of the opinion that we

- 1 -

SECRET

## SECRET

now know of all German developments, and he is unable to find any connection between them and the "Ball of Fire". He also reports that the aircrew reports of the phenomena are very inconsistent, and he believes that the "Ball of Fire" is a mythical phenomenon to which unusual appearances of anti-aircraft measures were attributed. Lt. Col. O'Mara, Technical Intelligence Section, USAFE, who has also made an extensive search to determine the origin of the "Ball of Fire" concurs with Lt. Col. Sullivan's conclusion.

In addition to the above agencies, the following German Scientists were interviewed as to whether or not they had any information regarding the "Ball of Fire":

1. General Von Arthelm, Gen Der Flak Ausbildung (Flak Training)
2. General Koller, Chief Luftwaffe Fuhrungstab (C of S Air Force)
3. Dr. Georgii, Chef Forschungsfuhrung (Special Research)
4. Dr. Fritz Halder, Chef TLR/Flak E. (Guided Missiles)
5. Dr. Schelp, Helmut-Chef Sondertriebwerken (Special Engines)
6. Dr. Waminger, the Managing Director of Rheinmetall Borsig
7. Dr. Kline, Deputy to Dr. Waminger, and previously in charge of Rocket Development including bombs, shells, and ground weapons at Merienfelde.
8. Dr. Ruhlemann, Fuze Expert for Rheinmetall Borsig
9. Dr. Stutzer, Head of Electrical Institute at Planegg
10. Dpl. Ing. Hans Zaecher, Worker on Matter
11. Dpl. Ing. Voight, Production Engineer for Messerschmidt
12. Dpl. Ing. Kracht - Jet Airplane designer
13. Dpl. Ing. Zimmerman - Chief Eng. Thermodynamics under Dr. Schelp

General der Flak Artillerie Von Arthelm knew of no project or experiment being carried out within his department which could possibly be the "Ball of Fire".

General Koller, Chief of Staff Luftwaffe, also had never heard of the phenomenon seen by the Allied formations.

Dr. Georgii stated that had any project such as the "Ball of Fire" been designed in Germany, he would have heard or known of it, because of his position, chief of special research in the German Reich.

Dr. Halder had no idea of what the trailing "Ball of Fire" could be, other than the exhaust from a jet plane at night or static electricity caused by the air disturbance from a great number of planes. He was sure that Germany did not make any guided missile to which the "Ball of Fire" phenomenon could be attributed.

Dr. Schelp, Chief of the Special Information Branch, stated that he knew of no aircraft or rocket designed in Germany that could be this mysterious "Ball of Fire".

Dr. Waminger stated that he knew of all tests and experimental projects which were going on at Leba, an experimental station, and stated that he could not possibly imagine what this particular "Ball of Fire" could be. He, like,

## SECRET

Dr. Georgii and others, consistently suggested that it might possibly be static electricity or some electrical disturbance due to unusual weather conditions.

Dr. Ruhlmann knew of no developments that were under way nor could he ascribe any developments to the seen phenomena.

Dr. Stützer stated that he knew of nearly all of the electrical developments which were going on in the German Reich and that he had never heard such a phenomenon even mentioned prior to being interviewed.

Dpl. Ing. Voight did not think that anything that Messerschmidt was developing could resemble the "Ball of Fire", nor could he give any information as to what it might be. He consistently ruled out the possibility of the "Ball of Fire" being the exhaust from a 163 jet propelled aircraft. This fuel was a cold propellant which was flameless. He spoke of the Horten Brothers Flying Wing which was under development, but this possibility is negated by the fact that only two of the Jet type flying wings were known to have been manufactured, only one of which underwent tests. The reported instances of the "Ball of Fire" far exceed the tests made with the Flying Wing, if such an aircraft had been tested against Allied formations.

Almost all of the above mentioned scientists stated there was a remote possibility that the "Natter" (RP20) rocket launched, rocket propelled, piloted aircraft could possibly be the "Ball of Fire". However, Dpl. Ing. Hans Zacher, designer and test engineer for the "Natter", stated that his "Natter" could not possibly be the "Ball of Fire".

Dpl. Ing Kracht, Jet Airplane designer, also could give no information as to what this "Ball of Fire" might be.

Drs. Georgii, Waininger, Kline, and Schelp should have known of the existence of a development resembling the "Ball of Fire". However, they were at a loss to connect the description of the "Ball of Fire" with anything that had been used or tested against Allied formations by the German Reich. Added to the difficulty of solving the "Ball of Fire" is the fact that no reports included or described anything but the so-called "Balls of Fire".

I recommend that the active search for the "Ball of Fire" be dropped. However, all agencies will continue with the search for the answer in addition to their present missions.

The conclusion has been reached that the so-called "Ball of Fire" phenomena may be the accumulation of a various number of tests which were conducted with different types of guided missiles at a number of testing grounds in and out-side of Germany. The guided missile program within the United States should be studied and the effect of different fuels under various atmospheric conditions should be noted and compared with the reports of the so-called "Ball of Fire". Even though the top German Scientists disclaim that any projects have been car-

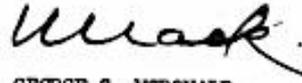
## SECRET



SECRET

ried out by the Germans which can resemble the "Ball of Fire", there is the possibility that the propellant used in the guided missiles and rocket-type planes may show up as "Balls of Fire" or large flames to members of air-crews.

Sincerely,



GEORGE C. McDONALD  
Brigadier General, U.S.A.  
Assistant Chief of Staff, A-2

- 4 -

SECRET

---

**Artigos importantes do Foo Fighter**

O pesquisador e autor britânico Andy Roberts escreveu extensivamente sobre a história de "Foo fighters":

Em [Foo Fighters: The Story So Far](#) , Andy Roberts examina a história do fenômeno "foo fighter".

## **FOO FIGHTERS: THE STORY SO FAR**

**De Andy Roberts**

O tema do Foo-Fighters, o misterioso fenômeno aéreo visto por tripulações durante a Segunda Guerra Mundial, é provavelmente a área de estudo mais negligenciada no campo da ufologia. Uma vez que os ufologistas perceberam que seu mundo não começou de fato em 24 de junho de 1947 com o avistamento infame de Arnold, tornou-se moda conduzir pesquisas sobre OVNI "históricos" que levaram a alguns insights úteis sobre a natureza do fenômeno OVNI como um todo.

### **IGNORADO**

O dirigível pré-Grande Guerra e entre as guerras Mystery Flier Waves mais as ondas do pós-guerra Mystery Rocket foram admiravelmente cobertos por pesquisadores no Reino Unido, EUA e Suécia, mas foo-fighters foram virtualmente ignorados. Com isso em mente, comecei em 1987 a buscar todo o material existente relacionado a foofighters para tentar colocar o assunto em uma perspectiva muito necessária e com a intenção esperançosa de publicar os resultados finais em forma de livro como uma ferramenta de referência para outros ufólogos. . Isso ainda está um pouco distante e, portanto, acho que pode valer a pena detalhar o progresso feito e os problemas encontrados até agora.

Eles podem ser negligenciados como área de estudo, mas todo ufólogo já ouviu falar de foo-fighters e quase todos os escritores sobre o assunto os mencionaram. Portanto, você pensaria que haveria uma massa de informações sobre o assunto. Infelizmente, este não é o caso. Olhe em qualquer livro de OVNI e você descobrirá que os foo-fighters só recebem algumas linhas, no máximo em alguns casos raros algumas páginas e em apenas um ou dois casos um capítulo inteiro.

Isso é realmente patético para uma área de atividade OVNI que precedeu imediatamente a era moderna e que, se acreditarmos os ufólogos mais "entusiastas", foi o início do chamado "Encobrimento do Governo". A história dos foo-fighters conforme representada no tema da ufologia está repleta de problemas que colocaram os foo fighters no nicho histórico que ocupam hoje. Esses problemas precisam ser declarados e tratados antes que o fenômeno foo-fighter possa ser visto em qualquer coisa que se aproxime de uma perspectiva clara.

Para começar, até mesmo o nome `foo-fighter 'é problemático; veio do antigo personagem de desenho animado de Smokey Stover dizendo "Onde há foo há fogo"; ou era da palavra francesa *feu* , que significa fogo, ou era, de acordo com um ex-artilheiro de cintura B17 com quem falei, de "phooey". Nem é preciso dizer que ele não acreditava que existissem! Além disso, qual é exatamente a definição de um "foo-fighter"? Geralmente depende de qual teoria obscura um determinado escritor está tentando provar. Para os propósitos de meu estudo, usei os critérios de qualquer fonte de luz inexplicável vista em conjunto com uma aeronave do ar ou do solo. Isso é deliberadamente descritivo para incluir todos os OVNIs em tempos de guerra, que são tão diversos quanto os que relatamos hoje em dia,

## REARRANJADO

Em primeiro lugar, ao considerar as fontes escritas na literatura, deve-se saber que quase todos os autores que mencionaram o assunto, em um livro ou artigo de revista, literalmente roubaram seu material de outra pessoa e, invariavelmente, o deixaram sem referência a criar, sem dúvida, a ilusão de que o autor em questão descobriu os próprios fatos. Além disso, mesmo os fatos copiados são freqüentemente citados erroneamente ou convenientemente "reorganizados" para se adequar ao argumento particular do autor e tudo obviamente feito sem verificar os fatos salientes na fonte.

Por exemplo, se construíssemos um "bonde familiar" de material de foo-fighter, descobriríamos, quase sem exceção, que o "avô de todos" é a **American Legion Magazine de 1945** artigo, escrito por Jo Chamberlin. Este artigo constitui a substância de quase todas as peças escritas sobre o assunto foo-fighters. Felizmente, este artigo é baseado em relatos que podem ser (foram) verificados com registros do esquadrão e parecem amplamente corretos, mas sua cópia incessante impediu qualquer trabalho original sendo feito sobre o assunto e, subsequentemente, levou muitos escritores a extrapolar generalizações sobre o assunto foo como um todo, muitos dos quais são comprovadamente falsos. Exemplos dessa teorização de poltrona são legião, mas por exemplo; muitos itens que tratam de foo-fighters afirmam quase como um artigo de fé que os foo-fighters só apareceram nos estágios finais da guerra, especificamente por volta do inverno de `44 / '45.

## ARMA SECRETA

Este é um resultado direto do artigo de Chamberlin e levou a mais especulações de que talvez fossem armas secretas nazistas tiradas da cartola no último minuto, ou mesmo que os foo fossem extraterrestres nos vigiando antes de usarmos a bomba atômica . Esta escala de tempo é falsa e o primeiro registro que tenho de um foo-fighter sendo visto vem de 1940 e eles foram vistos com frequência durante todos os anos de guerra.

Outro fato falso da fé dos fanáticos por foo é que o fenômeno foi visto principalmente no teatro de guerra europeu e apenas ocasionalmente no

Pacífico. Novamente, isso é falso e produto de uma pesquisa malfeita. Até agora, tenho relatos de foofighters sendo vistos na Noruega, Alemanha, França, Itália, Sicília, Pacífico, Birmânia, Tunísia e todas as áreas marítimas adjacentes a esses países. Foi claramente um fenômeno internacional.

Outro erro ainda é a afirmação de muitos autores de que os pilotos do eixo também estavam vendo os fenômenos e pensavam, assim como nossos pilotos, que se tratava de uma arma secreta aliada. Isso ainda pode ser comprovado, mas até agora tenho que encontrar uma referência original feita por um piloto de eixo, ou autoridade, que seja esse o caso. A declaração parece ser uma besteira ufológica empregada com base em "bem, se nossos meninos os viram, eles também devem ter visto", e mais uma vez foi usada para apoiar o argumento ETH. Os fatos por trás do boato devem aguardar novas verificações. A tripulação do Eixo estava de fato vendo fenômenos aéreos inexplicáveis, mas a maioria de seus relatos ainda aguardam tradução.

## **ENGANO**

Também temos pelo menos uma farsa na tradição do foo-fighter. Por anos, rumores circularam de que os alemães estavam totalmente cientes do fenômeno foo-fighter (talvez seja onde o canard acima se originou) e que eles tinham um grupo de estudo especial formado para investigar o problema sob o nome de "Projeto Urano", apoiado por um grupo sombrio de nome Sonderburo 13 (lembra o Majestic 12, não é?). Isso foi detalhado pela primeira vez em *La Livres Noir De Soucupes Volantes* (The Black Book of Flying Saucers- 1970), do ufólogo francês Henry Durrant. O boato se espalhou pela Europa e eventualmente tomou forma física na língua inglesa no livro aclamado de Tim Good, 'Above Top Secret', onde é usado para ajudar a substanciar mais vagos rumores de um estudo anglo / americano de foo-fighter. Good não havia verificado seus fatos e, na verdade, apenas copiara as informações diretamente do livro de Durrant.

Quando verifiquei isso com Durrant, ele me informou que todo o caso do "Projeto Urano" era uma farsa que ele havia inserido em seu livro precisamente para ver quem o copiaria sem verificar. A fraude aparentemente tinha sido revelada na França alguns anos antes, mas não tinha chegado aos ufólogos que falavam inglês. Talvez outros hoaxes foo aguardem serem descobertos.

Eu poderia continuar listando erro após erro e citação errada após citação, da qual tiramos a ideia atual de foo-fighters. A qualidade da pesquisa e da redação sobre o assunto dos foo-fighters tem sido realmente terrível. Uma vez que esses problemas primários foram percebidos, eu descobri que tentar pesquisar o assunto dentro da literatura OVNI era inútil e incestuoso e então tentei voltar à fonte do material - os próprios pilotos e tripulação e os registros oficiais.

## **RELATÓRIOS FRESCOS**

Com isso em mente, escrevi a todas as revistas relacionadas com a aviação no Reino Unido com um pedido de informações de ex-tripulantes. Até hoje recebi cerca de trinta respostas de pilotos e tripulantes detalhando suas

experiências com estranhas bolas de luz (aliás, nenhum deles os conhecia pelo nome de "foo-fighters" ou qualquer outro nome). Repetirei o procedimento este ano no Reino Unido e nos Estados Unidos para obter mais relatórios novos. Nenhum desses entrevistados conectou seu avistamento de forma alguma com a ideia moderna de OVNI e suas informações são muito melhores e mais claras por isso. Em muitos casos, tenho cópias das anotações feitas nos diários de bordo imediatamente após o voo, que detalham o que ocorreu.

## **BOLAS DE LUZ**

No geral, as descrições são semelhantes às muitas já retratadas na literatura. Bolas de luz de cores variadas (principalmente laranja) e números apareciam do nada e brincavam com a aeronave por até quarenta minutos. Não eram alucinações, sendo em alguns casos vistos por toda a tripulação de um bombardeiro Lancaster, e não eram reflexos visto que eram vistos de muitos ângulos diferentes ou de dois planos ao mesmo tempo.

A ação evasiva para se livrar deles era inútil. Em um caso, um Lancaster quase queimou seu motor, passando "pelo portão", uma gíria usada pelos pilotos para denotar empurrar o motor até seus limites, em um esforço para perder seu seguidor incandescente, mas sem sucesso.

Nenhum dos meus entrevistados havia disparado contra o fenômeno, em alguns casos temendo que fosse uma arma secreta que explodiria quando disparada e em outros apenas tentando evitá-la com base no fato de que, enquanto não disparasse contra eles, eles não estavam não vai antagonizá-lo. Tendo dito isso, ouvi uma fita sem fundamento de uma entrevista com um artilheiro americano que cita um caso em que um foo foi disparado ... e os projéteis passaram direto por ele! Interessante e favorável à inexplicada teoria do fenômeno atmosférico. Embora alguns livros notem o fato (não referenciado!) De que alguns foo's apareceram dentro dos aviões ou afetaram a parte elétrica, etc. Não encontrei nenhum registro disso ocorrendo. Nem há qualquer relato verificado de foo-fighters aparecendo no radar terrestre. O fenômeno seja o que for,

## **FALTA DE INTERESSE**

Claramente algo estava sendo visto. Alguns pilotos e tripulantes optaram por não relatar sua experiência na época por medo do ridículo ou por medo de serem punidos por alucinações. Muitos, entretanto, registraram e relataram o que viram, e a resposta da equipe de informações resumidas dos serviços de inteligência variou consideravelmente, desde total desinteresse ou hilaridade até, em apenas um caso, grande interesse e uma nova entrevista por oficiais de inteligência. Essa aparente falta de interesse por parte dos serviços de inteligência levanta a questão de saber se algum estudo oficial da RAF ou do US 8th AF foi realmente realizado. Certamente foi afirmado que sim, instigado pelo não rastreável Massey no Reino Unido e Eisenhower nos Estados Unidos.

Era mais do que provável que estivesse preocupado com a possibilidade de a tripulação ter visto um dos novos jatos alemães do que qualquer outra coisa. Em vista da quantidade de tempo, esforço e experiência necessários, parece improvável que qualquer nação durante os tempos difíceis da Segunda Guerra Mundial tenha dedicado tempo para estudar o que foi essencialmente um fenômeno efêmero, elusivo e, em última análise, inofensivo. Isso não agradará aos aficionados, mas parece ser o caso com base nas evidências atuais.

Minha pesquisa até agora com o RAF / MOD / PRO no Reino Unido resultou em um branco total em relação à documentação oficial e investigação do assunto, assim como investigações preliminares nos EUA. Os céticos sobre OVNI, é claro, dirão que isso é porque ele não existe, os proponentes, especialmente os fanáticos por encobrimento, dirão que é porque está sendo mantido em segredo.

Os fatos simples são que, se houver documentação no Reino Unido, é improvável que eu consiga obtê-la facilmente por causa de nossos procedimentos arcaicos para obter quaisquer documentos governamentais. Não somos abençoados por uma Lei FOI como os EUA, e a obtenção de qualquer documento depende se um departamento se dá ao trabalho de responder às suas cartas ou, se for o caso, pode se dar ao trabalho de realizar uma pesquisa significativa em seus registros. A situação é ainda mais complicada pelo fato de que muitos registros em nosso Escritório de Registros Públicos são difíceis de localizar devido à forma como são organizados e, além disso, estão sujeitos a "regras" como a regra dos 30 anos, segundo a qual as informações não estão disponíveis por 30 anos a partir da data de classificação. Pior ainda, muitos registros da Segunda Guerra Mundial estão definhando sob uma regra de 75 anos por motivos que ainda não compreendi!

Esta área é claramente um assunto para um estudo mais aprofundado, mas, como com a pesquisa contemporânea de OVNI, deve-se ter em mente que, embora existam muitos rumores de interesse do governo e intervenção em relação aos foo-fighters, as evidências reais não podem ser encontradas. Não acho que isso aponte para um 'encobrimento' de forma alguma. A situação nos Estados Unidos ainda pode ser diferente no que diz respeito à obtenção de documentação oficial e eu gostaria de receber a ajuda de qualquer leitor dos Estados Unidos que tenha interesse no fenômeno foo.

## **INVÁLIDO**

A hipótese da arma secreta alemã (GSHW) promovida por escritores como Renato Vesco é improvável que seja válida. Os relatórios são muito espaçados durante a guerra e vêm de muitos teatros diferentes para que sejam uma arma secreta de qualquer tipo. Certamente os alemães estavam fazendo experiências com naves em forma de disco, asas voadoras, etc., mas não foram muito além da prancheta e do estágio de modelo. Além disso, se os foo-fighters eram uma arma, eles eram claramente ineficazes como uma só. O GSHW pode ser visto sob a mesma luz vis a vis Foo-fighters, como muitas pessoas relacionam avistamentos modernos de OVNI a naves alienígenas. É um artefato cultural ou, no caso dos foo-fighters, um artefato ocupacional que, quando visto em

retrospecto (como o será a ETH, sem dúvida), pode ser identificado e desconsiderado.

## CONCLUSÃO

Fora de tudo isso, alguns fatos claros são aparentes. Centenas de tripulantes viram e gravaram o que hoje chamamos de foo-fighters durante a Segunda Guerra Mundial. Deve haver muitos milhares de ex-tripulantes com histórias para contar. O problema é encontrá-los e o anúncio estranho. ou o artigo só vai atrair alguns e ainda não tentei obter informações americanas das unidades de sobreviventes do esquadrão, etc. A situação com relação às informações em alemão é ainda mais complicada por uma barreira de idioma, mas é apenas uma questão de tempo.

Eu acredito firmemente que os foo-fighters eram fenômenos reais, embora não sólidos, e eu rejeito a hipótese de alucinação / percepção equivocada quase inteiramente. A vida dessas pessoas dependia da capacidade de ver e identificar objetos aéreos muito rapidamente. Um erro e foi o último. Alguns tripulantes admitiram ter percebido mal Vênus etc., mas em segundos, e certamente não uma tripulação inteira sendo enganada por muito tempo.

Os relatos de Foo-fighter nos dão um relato de OVNI "genuíno", desobstruído de ideias contemporâneas sobre alienígenas, discos e similares e que, como parecem ser muitos relatos de OVNI 'genuínos' quando são desprovidos de preconceito cultural, consiste basicamente de luz rudimentar fontes realizando manobras estranhas no céu. Minha pesquisa ainda tem um longo caminho a percorrer, mas eu daria a sugestão de que os foo-fighters e seus pré e antecedentes, que ainda estão sendo vistos hoje por pessoas, tanto pilotos quanto observadores de solo, são um tipo de fenômeno natural, possivelmente relacionado à bola ou conta relâmpago, mas igualmente possivelmente não. Eles podem ser algo ainda totalmente desconhecido. Eles também são o estímulo para muitos dos relatos de OVNI de hoje que são subsequentemente sobrepostos pelas percepções culturais predominantes, ou seja, naves alienígenas. Mystery Airships,

Informações sobre foo-fighters são, como pode ser visto, escassas e, na melhor das hipóteses, fragmentárias e apelo a qualquer leitor com informações sobre qualquer aspecto do assunto, por mais trivial ou bizarro que seja, para entrar em contato comigo, Andy Roberts, em: [AndyRoberts@Ancientassociates.fsnet.co.uk](mailto:AndyRoberts@Ancientassociates.fsnet.co.uk)

Na [Pesquisa de Documentos da Segunda Guerra Mundial: Em busca de "Foo-Fighters"](#), Andy investiga o freqüentemente citado encontro

"foo fighter" da Segunda Guerra Mundial durante um bombardeio aliado em Schweinfurt, Alemanha, em outubro de 1943.

(Em busca de "Foo-Fighters")

Por  
Andy Roberts

(Originalmente publicado em: **UFO BRIGANTIA** No 66, JULHO DE 1990)

---

Cada estudante da história dos OVNI's conhece o fenômeno visto durante a Segunda Guerra Mundial e conhecido como **foo-fighters**, **kraut fireballs** ou uma variedade de outros nomes. Basicamente, eram bolas de luz que seguiam e pairavam em torno de aviões de todas as nacionalidades, tanto à luz do dia como à noite. A pesquisa sobre este assunto foi realizada por mim em nome do **Fundo para Pesquisa de OVNI's** e um estudo completo do fenômeno deve estar disponível até o final de 1991.

A pesquisa do Foo-fighter mostra a gênese da era moderna dos OVNI's e durante minha pesquisa eu me deparei com a velha questão dos temidos "acobertamentos" do governo. Para muitos ufólogos, a Segunda Guerra Mundial é a época em que o encobrimento realmente começou e há indícios em muitos livros de escritores (Keel, Fawcett, Good, por exemplo) de que os governos dos EUA e do Reino Unido estiveram envolvidos em estudos separados do fenômeno foo-fighter. Esses assuntos são vários artigos longos em si mesmos e não vamos entrar neles aqui, mas para o registro até agora não há nenhuma evidência documental de um encobrimento de avistamentos de OVNI's da Segunda Guerra Mundial, ou mesmo muito interesse por parte do governo.

Não, o que estamos tentando chegar aqui são os fatos em torno de um caso particular de avistamento de foo-fighter da Segunda Guerra Mundial, as implicações do encobrimento e como a ufologia lidou com isso. Então, conforme as paredes derretem e as vozes ficam confusas, deixe-me levá-lo de volta, de volta, de volta ...

OK, é 14 de outubro de 1943 e você é um mirador de bomba em um B-17 indo para o meio da artilharia para a corrida final sobre as fábricas de rolamentos de esferas em Schweinfurt, na Alemanha, uma experiência de encher calças que nós, jovens, não podemos nem mesmo começaram a imaginar, mas para esta onda de bombardeiros em particular, eles tinham mais do que armas para lutar. De acordo com Martin Caidin, que escreveu a **Quinta-feira Negra** (1960), que trata exclusivamente do ataque a Schweinfurt:

"Durante o bombardeio de vários grupos, começando mais ou menos na época em que as Fortalezas se aproximaram do Ponto Inicial, ocorreu um dos incidentes mais desconcertantes da Segunda Guerra Mundial, e um enigma que até hoje desafia qualquer explicação."

"Quando os bombardeiros do 384º Grupo passaram para a operação de bomba final depois de passar pelo Ponto Inicial, os ataques dos caças caíram. Este ponto é vital, e os pilotos foram amplamente questionados, assim como outros membros da tripulação, sobre a posição naquele momento dos caças alemães. Cada homem interrogado foi firme em sua declaração de que "na época não havia aeronaves inimigas acima."

"Neste momento, os pilotos e artilheiros da torre superior, bem como vários tripulantes nos narizes de Plexiglass dos bombardeiros, relataram um aglomerado de discos no caminho da formação do 384º e fechando com os bombardeiros. As exclamações assustadas chamaram a atenção para o fenômeno e as tripulações falavam de um lado para outro, discutindo e confirmando a visão surpreendente diante deles. "

"Os discos do aglomerado foram concordados como sendo prateados, com cerca de uma polegada de espessura e três polegadas de diâmetro. Eles foram facilmente vistos pelos tripulantes do B-17, deslizando lentamente em um aglomerado muito uniforme."

"E então o` impossível 'aconteceu. B-17 Número 026 fechou rapidamente com uma série de discos; o piloto tentou evitar uma colisão iminente com os objetos, mas não teve sucesso em sua manobra. Ele relatou no debriefing de inteligência que seu direito wing "passou diretamente por um cluster sem absolutamente nenhum efeito nos motores ou na superfície do avião".

"Os oficiais de inteligência pressionaram seu questionamento, e o piloto afirmou ainda que um dos discos foi ouvido batendo na cauda de seu B-17, mas que nem ele nem nenhum membro da tripulação ouviu ou testemunhou uma explosão."

"Ele explicou ainda que a cerca de seis metros dos discos os pilotos avistaram uma massa de detritos negros de vários tamanhos de aglomerados de três por quatro pés."

"O relatório **SECRET** acrescentou:` Também observou dois outros A / C voando através de discos de prata sem danos aparentes. Discos e detritos observados duas outras vezes, mas não conseguiu determinar de onde vieram. ""

"Nenhuma informação adicional sobre este incidente desconcertante foi descoberta, com a exceção de que tais discos foram observados por pilotos e tripulantes em missões antes e depois da Missão 115 de 14 de outubro de 1943."

O relato de Caidin dos eventos de 14/10/43 foi desde então citado, citado e fielmente reproduzido sem o menor indício de análise em mais de 20 livros de OVNIs. Tim Good's **Above Top Secret** usa o caso para apoiar um estudo ainda fictício da Segunda Guerra Mundial sobre OVNIs por um General Massey, e é usado tanto para apoiar a escola de pensamento dos 'OVNIs que existiam na Segunda Guerra Mundial', mas mais ainda para sugerir o nascimento de

encobrimentos oficiais . Por quê? Bem, porque no livro de Caidin o relato tem a nota de rodapé "1 Memorando de 24 de outubro de 1943, do Major ERT Holmes, FLO, 1ª Divisão de Bombardeio, Referência FLO / IBW / REP / 126, para MI15, War Office, Whitehall, Londres, SW ( cópia para o Coronel EW Thomson, A-2, Pinetree) ", deixando-nos sem dúvida de que" eles "sabiam tudo sobre o avistamento de OVNIs e tinham documentação completa (pelo menos duas cópias, sem mencionar qualquer memorando subsequente).

Mas eles realmente? Na verdade, o evento realmente aconteceu? Eu não tenho tanta certeza disso. Quando descobri a conta pela primeira vez, comecei a ver o que poderia ser descoberto sobre ela - é obviamente bem referenciada e por isso deve ser fácil de verificar ...

Uma carta para o MOD em seu Air Historical Branch 5 não deu em nada, sugerindo que qualquer um dos documentos pode ser mantido no Public Records Office em Kew, Londres. Um pesquisador profissional foi enviado para tentar localizar o documento. Ela pesquisou todos os registros relevantes da Força Aérea disponíveis (alguns ainda estão sujeitos a várias 'regras' com embargos de visualização de até 100 anos), mas não conseguiu encontrar nada, apesar da ajuda do pessoal lá e observando que "a referência FLO etc. não corresponder com quaisquer referências no cartório. "

Nos EUA, Dennis Stacy ( editor do **MUFON Journal** ) se interessou pelo caso e acompanhou várias pistas, auxiliado pela Lei de Liberdade de Informação. Em primeiro lugar, o centro de pesquisa histórica AF em Maxwell AFB pesquisou seus arquivos 8º AF, mas não conseguiu encontrar nenhum registro documental do evento (curiosamente, tentei a mesma fonte e enquanto eles me deram histórias de esquadrão do esquadrão 415th Night Fighter e seu foo documentado avistamentos de lutadores, eles não poderiam fornecer nada sobre o ataque de Schweinfurt - estranho se os eventos de Schweinfurt foram reais).

O Arquivo Nacional (Washington) pesquisou seus arquivos, mas não conseguiu. Uma carta escrita para o pesquisador francês JM Bigorne dos Arquivos Nacionais afirmava "Uma pesquisa nos registros da Pesquisa Estratégica de Bombardeio dos Estados Unidos (USSBS), Guerra Europeia, Arquivo de Danos Alvos, 11a (2606), Schweinfurt, não divulgou qualquer documentação ou informação sobre pequenos discos voadores por pilotos B-17. " Tudo isso nos apresenta um dilema. Se os arquivos são bastante livres sobre alguma informação de foo-fighter, por que, se existe, eles deveriam se preocupar em esconder o material de Schweinfurt? Até agora, três pesquisadores independentes nos últimos dez anos tiveram a mesma resposta - nenhum dos registros de voo daquele dia registra o evento no livro de Caidin. Como tenho visto outros pilotos '

Foram publicadas cartas em várias revistas da tripulação (Reino Unido e EUA) solicitando informações sobre o ataque e, apesar de muitas respostas, ninguém sabia de nada. Os escritores de aviação Martin Middlebrook e Chaz Bowyer, que escreveram muitos livros altamente detalhados sobre a guerra aérea e entrevistaram milhares de tripulantes, escreveram para dizer que

nunca ouviram falar do incidente, apesar de terem mencionado foo-fighters em outros contextos.

Se o relato não fosse um embuste e os arquivos do governo (todos eles) estivessem mentindo ou escondendo material relativo ao evento, a única maneira de provar isso parecia ser obter um novo relatório em primeira mão do incidente. Dennis Stacy contactou a 384ª associação de sobreviventes do Grupo de Bombardeio e sem nenhum relato sobre o avistamento de OVNI (ainda mais estranho - talvez as associações de sobreviventes também estejam no encobrimento), foi colocado sobre o General Theodore Ross Milton, que liderou o ataque naquele dia e entrou primeiro com a 91ª Formação de Grupo. Ele escreveu; "Não me lembro de ter visto discos pretos ou de ouvir sobre qualquer fenômeno estranho de qualquer um de meu grupo", foi sua resposta às perguntas que Stacy lhe fez.

Devemos realmente acreditar que o cara que liderou o ataque não ouviu nada sobre o fenômeno? Ou ele faz parte do disfarce também?

Martin Caidin, o autor do boato, também apresenta problemas. Seu livro **Black Thursday** foi publicado pela primeira vez em 1960 e ainda cita um alegado relatório **SECRETO** . Como ele conseguiu isso então e por que não foi visto desde então?

Quanto ao próprio Caidin, várias pessoas tentaram entrar em contato com ele sem sucesso. Tanto eu quanto o editor do **MUFON Journal** , Dennis Stacy, tentamos localizá-lo por meio de seus editores e de uma revista OVNI para a qual ele escreveu, mas sem sucesso. Ele apareceu pela última vez na revista **UFO Universe** dos Estados Unidos, onde apareceu na primeira página como tendo 'perseguido bogies a 20.000 pés' (um espetáculo surpreendente, sem dúvida!), Mas enquanto o artigo deu detalhes de OVNI que ele viu postar -WWII, filme do governo de OVNI, acobertamentos e o que você quiser (junto com a promoção de muito para seus muitos livros, incluindo romances baseados em OVNI) o ataque a Schweinfurt nunca foi mencionado. Engraçado isso, realmente.

Portanto, a menos e até que o próprio Caidin saia da toca com o documento original a que se refere, ou até que alguém que estava no ataque possa verificar o avistamento, ou até que outra evidência sobre o evento apareça, os discos mencionados por Martin Caidin parecem para ser nada mais que um rumor - um rumor que, como tantos outros, distorceu a literatura OVNI por muitos anos.

Em uma nota mais esperançosa, se os avistamentos aconteceram, o evento ainda não tem um lugar real na ufologia, especialmente na maneira como tem sido usado. Lembre-se do relato original, os objetos tinham apenas uma polegada por três polegadas, o que está esticando um pouco a pequena interpretação alienígena. Em um contexto de guerra aérea, eu sugeriria que qualquer coisa que seja pequena e metálica e agrupada seja algum tipo de "janela" ou dispositivo de desvio de radar, ou algum outro artefato relacionado à guerra. O relato de Caidin também menciona que os pilotos viram "uma

massa de detritos negros de tamanhos variados" em conjunto com os discos, sugerindo que eles vieram de alguma cápsula explosiva ou avião danificado. Observe também que pelo menos um avião foi acusado de ter voado através de aglomerados de discos "sem absolutamente nenhum efeito", sugerindo que, como tiras de desvio de radar e outros da mesma espécie, eles tinham muito pouco peso ou massa. Porém, tudo isso é pura especulação. Finalmente, embora este caso seja freqüentemente incluído em rodadas 'foo-fighter', ele realmente não tem nada a ver ali, sendo atípico da morfologia e comportamento geral do 'foo-fighter'.

Você pode pensar que fui um pouco pedante aqui com este caso, mas é muito significativo e os fatos disponíveis precisam ser divulgados. Se as pessoas vão falar sobre avistamentos, pelo menos vamos ter certeza de que aconteceram. Se 'acobertamentos' forem invocados, vamos ver algumas evidências não anedóticas. Como com o outro caso de encobrimento de foo-fighter da Alemanha (Projeto Uranus - uma farsa gerada pelo ufólogo francês Henry Durrant para ver até onde iria - foi para todo lado!), O relato de Caidin foi repetido ad nauseum por escritores de OVNI's, cada um tentando usar o material para seus próprios fins, sem olhar para o material de origem - pesquisadores de merda, todos! Se o documento ao qual Caidin alude aparecer - bastante justo,

Guerra Mundial mais citada por UFOlogy O II encontro "foo fighter" ocorreu durante um bombardeio aliado sobre Schweinfurt, Alemanha, em outubro de 1943. Andy Roberts localizou a documentação oficial que confirma os "discos voadores" [Schweinfurt - um mistério resolvido?](#)

### Schweinfurt - um mistério resolvido?

por

**Andy Roberts**

Em 1990, escrevi um artigo intitulado **Pesquisa de Documentos da Segunda Guerra Mundial - Em Busca de Foo-Fighters**, que tratava principalmente dos 'OVNI's' supostamente vistos no ataque a Schweinfurt de 14 de outubro de 1943. [\[1\]](#) Este já foi postado no **Projeto 1947** website [\[2\]](#) e agora forma o fundo do presente artigo.

O tom do meu artigo de 1990 era muito cético em relação ao caso porque, apesar de ter me esforçado muito, não consegui rastrear a origem do caso. A fonte foi um suposto documento do governo do Reino Unido citado no autor Martin Caidin's **Black Thursday**, um livro que tratou dos eventos do bombardeio de quinta-feira, 14 de outubro de 1943. [\[3\]](#)

Tendo feito muitas pesquisas sobre foo-fighters, e tendo um interesse geral na Segunda Guerra Mundial, tenho estado bastante obcecado pela história ao longo dos anos. Todas as vias de investigação pareciam não levar a lugar nenhum e, em 1999, fui ao Public Records Office (PRO) em Kew e pesquisei muitos arquivos relacionados à invasão de Schweinfurt. Naquela época, não encontrei absolutamente nada relacionado às afirmações de Caidin e isso apenas fortaleceu meus sentimentos de que era uma invenção. Contudo...

Em julho de 2000, passei mais alguns dias no PRO e, dessa vez, tive sucesso. Além de encontrar várias referências até então não vistas ao que mais tarde seria denominado 'foo-fighters', muito material novo sobre foguetes fantasmas e pesquisas sobre OVNIs do governo do Reino Unido nos anos 1950, eu novamente examinei todos os arquivos disponíveis relacionados a Schweinfurt e encontrei algo de grande relevância. Mas primeiro aqui está como Martin Caidin relatou o incidente na **Quinta-feira Negra** .

"Quando os bombardeiros do 384º Grupo passaram para a operação de bomba final depois de passar o Ponto Inicial, os ataques dos caças diminuíram. Este ponto é vital, e os pilotos foram questionados extensivamente, assim como outros membros da tripulação, sobre a posição naquele momento dos caças alemães. Todos os homens interrogados foram firmes em sua declaração de que "na época não havia aeronaves inimigas acima". Neste momento, os pilotos e artilheiros da torre superior, bem como vários tripulantes nos narizes de Plexiglass dos bombardeiros, relatou um agrupamento de discos no caminho da formação do 384º e fechando com os bombardeiros. As exclamações assustadas chamaram a atenção para o fenômeno, e as tripulações falavam de um lado para outro, discutindo e confirmando a visão surpreendente diante deles.

Os discos do agrupamento foram considerados de cor prata, com cerca de uma polegada de espessura e três polegadas de diâmetro. Eles foram facilmente vistos pelos tripulantes do B-17, deslizando lentamente para baixo em um aglomerado muito uniforme.

E então o "impossível" aconteceu. O B-17 número 026 fechou rapidamente com um agrupamento de discos; o piloto tentou evitar uma colisão iminente com os objetos, mas não teve sucesso nesta manobra. Ele relatou no debriefing de inteligência que sua "asa direita passou diretamente por um aglomerado sem absolutamente nenhum efeito nos motores ou na superfície do avião".

Os oficiais de inteligência pressionaram seu questionamento, e o piloto afirmou ainda que um dos discos foi ouvido batendo na cauda de seu B-17, mas que nem ele nem nenhum membro da tripulação ouviu ou testemunhou uma explosão.

Ele também explicou que a cerca de seis metros dos discos os pilotos avistaram uma massa de detritos pretos de tamanhos variados em grupos de três por quatro pés.

O relatório SECRET acrescentou: "Também observamos dois outros A / C voando através de discos prateados sem nenhum dano aparente. Discos e detritos observados duas outras vezes, mas não conseguiram determinar de onde vieram."

Nenhuma informação adicional sobre este incidente desconcertante foi descoberta, com a exceção de que tais discos foram observados por pilotos e membros da tripulação antes e depois da Missão 115 de 14 de outubro de 1943.

Memorando de 24 de outubro de 1943, do Major ERT Holmes, FLO, 1ª Divisão de Bombardeio, Referência FLO / 1BW / REP / 126, para MI 15, War Office, Divisão de Bombardeio, Londres, SW (cópia para Coronel EW Thompson, A-2, Pinetree) " [4](#)

O relato de Caidin sobre este evento através do suposto documento do Reino Unido existe na lenda OVNI por quarenta anos sem provas. Agora posso revelar que o documento existe e é quase como Caidin o registra.

O documento, no qual Caidin obviamente baseou seu relato, é o seguinte. Toda a ortografia e pontuação estão no original. O arquivo no qual o documento pode ser encontrado é: **AIR 40/464**

No canto superior direito do documento, há um carimbo de borracha com detalhes de circulação para:

1. Cel Kingman Douglas
2. AI3. ? (W / Cdr Smith)
3. AI2. ? (W / Cdr Heath)

( **Nota do autor** : o ? Refere-se a um rabisco ou letra que não consigo decifrar, embora possa muito bem ser "para". Além disso, o fundo do selo no qual o texto acima foi escrito diz:

**Recebido em 17 de outubro de 1943**  
**Cópias enviadas para AI8 (EUA)**

O resto do documento é o seguinte:

EKG.        TELEGRAMA EN CLAIR        4112  
              Recd. AMCS. 171129a hrs out.43

To- OIAWW, OIAJX, OISHL, HBC, AMY.

De - OIPNT

**IMPORTANTE. CONFIDENCIAL.**

8 AC 0-1079-E

Anexo ao Relatório de Inteligência da Missão Schweinfurt, 16 de outubro de 1943

O Grupo 306 relatou um projétil de 20 mm parcialmente não explodido embutido acima do painel na cabine do A / C número 412 carregando as seguintes figuras 19K43. O Oficial de Artilharia do Grupo acredita que o aço que compõe a casca é de qualidade inferior. O 348º Grupo relata um aglomerado de discos observado no caminho da formação próximo a Schweinfurt, no momento em que não havia E / A acima. Os discos foram descritos

como prateados - uma polegada de espessura e três polegadas de diâmetro. Eles estavam deslizando lentamente para baixo em um agrupamento muito uniforme . A / C 026 não foi capaz de evitá-los e sua ala direita passou diretamente por um cluster sem absolutamente nenhum efeito em motores ou superfície plana. Um dos discos foi ouvido batendo na cauda, mas nenhuma explosão foi observada. A cerca de 6 metros desses discos, uma massa de detritos pretos de tamanhos variados em grupos de 3 por 4 pés. Também observamos 2 outros A / C voando pelos discos de prata sem nenhum dano aparente . Discos e detritos observados 2 outras vezes, mas não foi possível determinar de onde vieram.

Cópias para: -

PR e AI6.  
DBOps  
War Room  
DAT  
AI3. (EUA) (Ação 2 cópias)

[Ver Documento](#)

<="" a="">**Análise**<="" a="">

<="" a="">

Presumivelmente, Caidin deve ter visto uma cópia deste documento de um dos destinatários americanos. Os seguintes pontos parecem relevantes:

- Tentei checar a referência que Caidin dá três vezes agora no PRO, uma vez com um pesquisador profissional. Isso não existe. No entanto, os arquivos AIR foram todos renumerados em algum ponto antes de serem localizados no PRO e é possível que a referência se refira à designação original dos arquivos.
- Também é possível que a referência diga respeito à carta que a acompanha quando foi enviada aos EUA. No entanto, isso é improvável, uma vez que o memorando foi enviado de uma fonte do Reino Unido para outra e depois para os EUA. O carimbo afirma claramente que foi recebido em 17 de outubro, antes da referência de Caidin em sete dias. Mas o grande número de canais pelos quais os documentos passaram pode ser a razão para essa confusão, e agora que o documento original foi localizado, acho que não precisamos mais nos prender à referência original.

● Não encontrei nenhum registro da maioria do pessoal listado. No entanto, um líder de esquadrão Heath esteve envolvido nas investigações do Reino Unido sobre os 'foguetes fantasmas' escandinavos em 1946.

● Além do acima exposto, diferente de algum exagero autoral possivelmente desculpável, Caidin registrou o incidente mais ou menos como afirma o documento.

### Conclusão

Pelo menos agora sabemos que a referência de Caidin existe! Além disso, há pouco a dizer realmente. Os objetos relatados são intrigantes, mas não completamente mistificadores. Havia muitos tipos de flak sendo usados pelos alemães na Segunda Guerra Mundial e vários arquivos no PRO referem-se a flak colorido, flak que lançou fragmentos incomuns e assim por diante. Essa explicação se torna mais provável pelo fato de que 'FLO' na referência de Caidin significa 'Flak Liaison Officer', pelo menos sugerindo que o Ministério da Aeronáutica o estava tratando dentro de um contexto antiaéreo.

Os objetos também poderiam ser algum tipo de "janela" lançada pelos alemães na tentativa de interromper o radar ou a comunicação de rádio entre a tripulação aérea. A explicação do que eram os pequenos objetos agora é mais uma tarefa para o historiador do ar do que para o ufólogo. O que fica claro no relato original é que os discos, embora incomuns, claramente não eram qualquer tipo de 'nave', sob controle inteligente ou proposital ou perigoso para a aeronave ou a tripulação.

Em minha opinião, esses objetos não pertencem à categoria de avistamentos conhecidos como 'foo-fighters', tanto por sua descrição física quanto por seu comportamento e características. Embora frequentemente incluídos em relatórios de foo-fighter, eles são claramente diferentes. Esta história tem sido um grampo dos escritores de OVNI nas últimas três ou quatro décadas. Agora temos mais esclarecimentos e acredito que este mistério particular está mais ou menos encerrado. - © 2000 Andy Roberts

## **Documentos de Barry Greenwood Foo-Fighter**

---

09-setembr  
semelhante

## REPRODUZIDO NOS ARQUIVOS NACIONAIS

Esses documentos foram localizados e fornecidos à CUFON por Barry Greenwood, pesquisador veterano, por muitos anos o Editor do amplamente celebrado boletim Just Cause, co-autor do avanço Clear Intent, e agora o Editor da UFO Historical Review que estreou em junho de 1998. Barry pode ser contatado pelo correio em: UHR, Box 176, Stoneham MA 02180, EUA . O UHR está disponível por assinatura no endereço acima às taxas de: (nos EUA) \$ 15,00 por ano e \$ 20,00 (EUA) por ano fora dos EUA. Cada edição da UHR conterá itens interessantes como os documentos do Foo-Fighter apresentados aqui e comentários perspicazes do Sr. Greenwood.

Foo-Fighters são freqüentemente mencionados na literatura OVNI como estando entre os primeiros avistamentos da era moderna de objetos aéreos não identificados, anteriores ao amplamente conhecido avistamento civil de Arnold de junho de 1947. Raramente, no entanto, é evidência documental da realidade e natureza de esses avistamentos apresentados para apoiar a menção dos Foo-Fighters. Embora os documentos aqui apresentados não representem todo esse material, eles são uma visão dramática dos OVNI's da Segunda Guerra Mundial e vêm das regiões da Europa e do Pacífico.

---

Pequenas partes das cópias do documento cujo texto é apresentado aqui eram ilegíveis, geralmente parte de uma palavra, uma única palavra e, em um caso, a maior parte de uma linha de texto. Essas partes ilegíveis são marcadas com pontos de interrogação (?)

Onde as marcações de segurança estão riscadas ou apagadas, isso é indicado por colchetes []

Onde existe material escrito à mão no corpo de um documento, esse material é colocado entre 'chaves' {}

As quebras de página em um documento ou entre as páginas de uma coleção de documentos que pertencem um ao outro também são indicadas entre colchetes {}

---

RELATÓRIO DA UNIDADE: 415ª NOITE

MISSÕES DO ESQUADRÃO DE COMBATE : 3 MISSÕES 3 SORTES DATA 13/14 DE FEVEREIRO

RELATÓRIO:

1. Missão do intruso - 1800-1945 horas. A leste do Reno, entre Freiburg e Rastatt, não avistou comboios - caminhões espalhados. Strafed em R-2510 às 1845 horas e danificado 1 M / T.
2. Missão de intrusão - 1700-2000 horas. Neustadt, Karlsruhe e Manheim. Folhetos caídos e Landau em 1830. Em 1840 avistou um comboio indo para o norte na R-3082, metralhou e danificou 8 M / T; durante o metralhamento, alguns dos tiros desviaram-se em Neustadt M / Y e causaram uma tremenda explosão e incêndio, acreditando ser um carro-tanque. O fogo pode ser visto a 15 milhas. Às 18h45, avistou outro comboio indo para o leste na R-3095 - danificou 5 M / T. Em 1850, disparou contra luzes em R-7090 causando explosão e cinco incêndios separados; pensado para ser Branch Ordnance Depot em Heidelberg. Cerca de 1900 perto do rio em Bruschal, metralhou, mas teve que sair devido a precisão de 10 canhões, 40 mm de flak em R-6856. 3 minutos depois, avistou 3 veículos indo para o sul em R-4131, metralhou, destruiu 1 e danificou 2 M / T. Por volta de 1910, entre Rastatt e Bishwiller, encontraram luzes a 3000 pés, dois conjuntos delas, se transformaram nelas, uma apagou e a outra subiu 2-3000 pés, depois apagou. Voltou para a base e olhou para trás e viu as luzes em sua posição original novamente. Grande explosão perto de Luneville, pensei que fosse um de nossos P-47 que caiu.
3. 2245-2305 - Scramble. Nada a declarar. Devolvido cedo devido a problemas de motor e rádio

### RECLAMAÇÕES

<u>Tipo</u>	<u>Destruido</u>	<u>Estragado</u>
	1	15
Depósito de suprimentos de carros tanque R / R do transporte motorizado em Heidelberg	1 0	0 1

### PERDAS

Nenhum

REPRODUZIDO NOS ARQUIVOS NACIONAIS

### RELATÓRIO DE MISSÃO

RELATÓRIO DA UNIDADE: 415ª NOITE ESQUADRÃO DE LUTADOR DATA: 23/24 DE ABRIL

MISSÕES: 6 MISSÕES 6 SORTES

RESULTADOS :

1. 2040-2330 - P-61 PATRULHA - ÁREA SW OF PT. O, AT O-4000, 13.000 pés.  
NTR.
2. 2045-0005 - P-61 PATRULHA - ÁREA DE ULM.  
NTR.
3. 2300-0105 - P-61 PATRULHA - ÁREA DE AUGSBURG.  
Às 2335 horas, o vetor se espalhou para bogies, mas o GCI perdeu contato com os bogies.  
Voou através do tempo nublado, mas não conseguiu localizar bogies.
4. 2305-0210 - PATRULHA DE BEAUFIGHTER - PT. O, AT O-4000 E OESTE.  
Vectored em dois bogies, mas ambos se mostraram amigáveis.
5. 0105-0320 - P-61 PATROL - ÁREA DE WISENBURG-LUDWIGSBURG.  
No Rio Reno, R-9593, observou 4 luzes dispostas em um quadrado. As luzes se apagaram quando o avião se aproximou.
6. 0300-0520 - P-61 PATRULHA - ÁREA AUGSBURG-WURZBURG.  
Nas proximidades de Wurzburg, enquanto voava a 14.000 pés, a luz de advertência do bogie para trás se acendeu . A estação GCI Corned Beef disse que o bogie estava  
abaixo. Área orbitada, mas não conseguiu contato.

REIVINDICAÇÕES: Nulo

PERDAS: Nulo

REPRODUZIDO NOS ARQUIVOS NACIONAIS

RELATÓRIO DE MISSÃO

RELATÓRIO DA UNIDADE: 415th Night Fighter Squadron

MISSÕES DO INTRUSO: 4 missões 4 surtidas DATA: 17/18 de dezembro

RELATÓRIO:

1. 1725-1920 - Karlsruhe - área de Mannheim. 10/10 nuvens a 7500 pés, visibilidade de 1 milha. Vectored on bogie por Churchman em 1855 horas - interceptação headon , assed uns aos outros e perdeu o contato. Flak: moderado, pesado em R-4980, R-3968, R-3146; escasso, luz em R-1363; 1 foguete em R-5699. Nenhum tráfego avistado.
2. 2035-2235 - Breisach - área de Rastatt. Sem nuvens, visibilidade de 8 milhas. Flak: intenso, pesado em S-0821; moderado, pesado em R-3946. 3 holofotes Durlach - Pforzheim. Observou um pequeno ataque em Stuttgart, não viu nenhuma atividade na ponte de Breisach em 2110 horas. Missão Nickling Buhl - Lichtenau - Neufreistett - oeste de Baden Baden - Rastatt. Destruiu 1 M / T e danificou 5 M / T no R-6520 em direção ao leste. Destruiu 5 M / T e danificou 8 M / T em W-3480 em direção ao leste. Destruiu 2 M / T e danificou 3 M / T em W-2162 em direção ao leste.
3. 2205-2400 - área de Breisach. 0/10 nuvens a 13.000 pés. Visibilidade 1-2 milhas .. Flak: luz intensa (Acc) Breisach. 5 holofotes Freiburg. 2 holofotes Basel. Observado 5 ou 6 luzes vermelhas e verdes na forma T, parecia estar seguindo A / C por um curto período de tempo, cerca de 20 milhas ao norte de Breisach. Ponte Strafed de Breisach - nenhum resultado observado. Destruiu 1 M / T 1 milha a sudeste de Breisach. 2 M / T danificado em W-1048.
4. 0350-0540 (Scramble) - Bagagem contatada, entregue ao Churchman. Teve contato com o bogie sobre Saarbours à 04h30 - contato perdido. Patrulhado com o clérigo e o Ignite sem mais incidentes.

RECLAMAÇÕES

Destruído

Estragado

Transporte motorizado

9

18

Perdas

Nenhum

DIÁRIO DE GUERRA 415ª NOITE ESQUADRÃO DE LUTADOR

## JANEIRO DE 1945

### OCREY AIR BASE, FRANÇA

- 1 Gastronomicamente, começamos o ano novo com um jantar de peru . Alguns não puderam aproveitar porque ainda sofriam de um grave ataque de conhaque na noite anterior. Operacionalmente começamos o Ano Novo fora com a tragédia e sucesso. Durante uma missão de intrusão, o capitão Jones e o tenente Sussman foram alvejados por um B-17. Jones disse ao controlador que havia recebido fogo que disparou contra um motor, superfícies da cauda e feriu o tenente Sussman. O piloto tentou levar o A / C para um campo de emergência porque o tenente Sussman não conseguiu resgatar. As últimas palavras do capitão Jones para o controlador antes de ele e seu observador girou em torno de "Acho que conseguimos". O tenente 'Intruder' Schleuter encontrou e destruiu um Ju-88.
- 2 Bridge continua em popularidade entre os oficiais.
- 3 Os médicos relatam que a saúde do esquadrão é muito satisfatória. Essa condição, dizem, geralmente acompanha as condições de vida ao ar livre - mesmo durante um inverno rigoroso como este.
- 4 Em uma breve cerimônia em nossa barraca de cinema, o Gen. Barcus fez a entrega das medalhas conquistadas pelos integrantes dessa unidade. O DFC foi para o major Augspurger , tenente Schleuter, tenente Myers, capitão Horne, tenente Wanda e tenente Urich. t A medalha dos soldados foi entregue ao S / Sgt Harry Hutchinson e Pvt. William J. Pershing.
- 6 O Sgt Garber nos forneceu um bom antídoto para essas noites longas e frias . É uma sala de jogos piramidal aquecida para o inverno. Todas as noites, os entusiastas de jogos de habilidade como o pôquer se reúnem para uma luta amistosa.
- 8 Um serviço memorial foi realizado na 50ª Capela do Grupo para o capitão. Jones e o tenente Sussman. Depois de uma música especial, o capelão fez uma breve palestra. O serviço foi encerrado pelo Sgt Gersten, que tocou uma corneta.
- 9 Lts. Marshall e Rocklin começaram a entrevistar todos os membros do 415 para determinar o que desejam estudar após o dia VE.
- 10 Na formação da manhã, o Chefe de Linha M / Sgt Kenneth Beedon se despediu e agradeceu ao corpo reunido. Ele parte em alguns dias para uma licença de um mês em Chicago.

11 Mailman Garren relata que mais de 250 sacos de pacotes foram recebidos desde o Natal.

12 O suficiente conhaque de qualidade (o conhaque de Napoleão) foi adquirido para permitir que cada EM compre uma garrafa. O bar dos oficiais está tendo apenas um lucro modesto com o negócio.

13 Beau # 69 saiu do controle ao pousar e se dirigiu para um porta-armas e um grupo de homens trabalhando perto dele. Ele tirou a tampa do W / C e teria feito o mesmo com Hugh Donnell se ele não tivesse colocado seu traseiro em alta potência e tomado uma ação evasiva violenta em suas pernas como pernas de pau.

14 Hoje foi o primeiro dia moderado de primavera que tivemos desde meados de dezembro.

{ -- QUEBRA DE PÁGINA -- }

15 Uma das cabanas em forma de nissen, com estrutura de tela de arame e papel de alcatrão foi concluída na linha e deverá ser ocupada por Operações, Inteligência, Pára-quadras e Armamento.

16 Os oficiais começaram a se revezar para ir à Inglaterra em licença de uma semana .

18 A recreação a nível de oficial é fornecida por bailes no XII TAC officer Club em Thiers e no 64th Wing Officers Club. Alguns também dançaram com os ângulos da Misericórdia no Hosp. em Nancy.

20 Outra cabana de papel de alcatrão está sendo construída na área da barraca. Será usado como sala de cinema.

21 Um quarteto de GI nos entreteve meia hora antes do início do filme com belas interpretações de vários spirituals negros. As meninas da Cruz Vermelha (Deus as abençoe) serviram café e chumbadas antes do show.  
Onze centímetros de neve fina caiu ontem à noite e ontem.

O tenente 22 Davis atirou em um javali. Quando ele o rastreou, as raposas e os corvos devoraram grande parte dele. Mais neve hoje.

24 Uma gravação de uma entrevista com o tenente 'Intruder' Schleuter foi transmitida no programa "Diário de Combate" da BBC às 08:00 horas desta manhã.

- 25 Obie Bennett está provando ser o caçador da roupa. Até agora, sua bolsa de caça incluiu coelhos, esquilos e javalis.
- 26 A segunda cabana foi concluída na linha. Abriga Engenharia e Tecnologia. Escritórios de suprimentos, sala de alerta dos chefes de equipe (cartão) e muitas lojas de suprimentos de tecnologia .
- 27 O primeiro filme foi realizado em nosso novo teatro. O piso é escalado duas vezes para melhorar a visão do público. É uma melhoria tremenda em relação à tenda arqueada.
- 29 Butch Garber, o carpinteiro produziu outra de suas obras de arte. É um seis holer com graduação no tamanho dos assentos para acomodar todos, desde petit Ronchetti a Hefty Dalton.
- 30 Major Bob Johnson, 24, do 81º Esquadrão de Bombardeiro de Caça falou por meia hora antes da foto, descrevendo em linguagem enigmática, o trabalho e as táticas de sua equipe. Foo-Fighters estava de volta ontem à noite. Este é o relatório de operações: "No meio do caminho entre Wissembourg e Landau avistou luzes âmbar a 2.000 pés. Uma luz estava de 6 a 50 pés acima da outra e com cerca de 30 segundos de duração. As luzes tinham cerca de 30 centímetros de diâmetro, 1000 pés de distância e seguindo Beau. As luzes desapareceram quando Beau se transformou nelas. "

Esquadrão Historiador.

CÓPIA DE

[SEGREDO]

SEDE 42ª BOMB WING  
A-2 Seção APO 650

RELATÓRIO DE FLAK ESPECIAL PARA SETEMBRO-OUTUBRO DE 1944

I. Geral Uma parte importante da inteligência antiaérea é a análise sistemática das defesas antiaéreas na área alvo para auxiliar na determinação dos eixos de ataque e quebra. A fim de determinar o efeito de tal análise nas perdas, danos e resultados do bombardeio, é necessário comparar os resultados baseados na análise do flak com resultados não baseados na análise do flak em um grande número de casos. A comparação acima é usada neste relatório antiaéreo cobrindo as operações da 42ª Ala de Bombardeio durante os meses de setembro e outubro de 1944, e as conclusões foram apresentadas onde foram considerados justificados por um número substancial de casos envolvidos. O método de análise de flak usado pelo 42º Bomb Wing é baseado em uma técnica essencialmente semelhante ao sistema da Oitava Força Aérea, usando o computador flak padrão para 10.000 pés de altitude.

Durante o período de dois (2) meses, de 1º de setembro a 31 de outubro, 3.621 surtidas foram realizadas pela 42ª Asa de Bombardeio, com uma perda de 9 e danos a 383 aeronaves devido ao flak. Esses números representam 0,25 por cento do a / c perdido e 10,6 por cento do a / c danificado de todos os a / c creditados com surtidas. Pouco mais da metade das 3621 surtidas, ou 1868 a / c, foram disparadas por flak. A maioria deles estava nas áreas-alvo, embora houvesse alguns instantes ao longo do caminho. Um pouco menos da metade, ou 1753 a / c, estavam em formações contra as quais nenhum tiro foi disparado. A perda de 9 a / c foi de 0,48 por cento, e os danos a 383 a / c representaram 20,5 por cento dos 1868 disparados durante este período de dois (2) meses.

Essas surtidas de 1868 podem ser divididas em duas (2) categorias: Aqueles a / c em formações que atacam alvos quando o eixo e a quebra usados foram baseados na análise de flak, e aqueles que atacam os alvos quando o eixo e a quebra usados não foram baseados na análise de flak . Os Apêndices I e II listam cada missão que está enfrentando a flak em uma dessas duas categorias. Os casos em que o eixo de ataque e quebra não foram baseados na análise de flak foram devido principalmente à falta de informações no momento do planejamento da missão, embora tenha havido alguns casos em que outros fatores operacionais impediram o uso de um eixo recomendado e quebra.

Um resumo das operações de dois (2) meses contra alvos deflagrados indica 42 por cento a mais de danos às formações que voam em um eixo e quebras não baseadas na análise antiaérea.

Mês	# a / c Eixo e quebra com base na análise Flak	# Lost Flak	# % Dam Flak	# a / c % armas

Set out	694 537	5 1	0,7 104 0,2 98	15,4 1069 18,2 1162
TOTAL	1231	6	0,9 202	16,4 2231
Mês	# Axis & Break não baseados na análise de Flak	# Lost Flak	# % Dam Flak	# % Armas
Set out	569 68	3 0	0,5 137 0,0 44	24,3 692 64,7 204
TOTAL	637	3	0,5 181	28,4 896

[SEGREDO]

{ -- QUEBRA DE PÁGINA -- }

[SEGREDO]

VI. Relação da Experiência Flak com o Sucesso de Missões Contra Pontes:

As últimas quatro colunas no Apêndice I e II são intituladas "D, DA B e M". "D" significa destruída, o que significa que a ponte foi derrubada. "DA" significa danificado, o que significa que a ponte foi atingida, não derrubada, mas danificada. "B" é a abreviatura de bloqueado. Isso significa que o foi perdido e não está danificado, mas a abordagem ou linha em qualquer uma das extremidades da ponte foi cortada ou bloqueada. "M" significa que o alvo foi completamente perdido. A seguir estão os totais para os meses de setembro e outubro, organizados para comparar os resultados em alvos de ponte quando o ataque sofreu explosão durante o corrida de bombardeio com resultados quando os ataques estavam livres de artilharia na corrida de bombardeio.

	RESULTADOS COM FLAK NA EXECUÇÃO DA BOMBA					RESULTADOS SEM FALHAS NA EXECUÇÃO DA BOMBA				
	D	DA	B	M	TOTAL	D	DA	B	M	TOTAL
#	1	27	7	13	48	12	33	11	2	58

%      2      56      15      27      100                      21      57      19      3      100

O efeito da flak sobre os resultados aparece nas comparações de pontes destruídas e pontes perdidas. Apenas uma ponte de 48 (2%) foi destruída quando a bomba foi detonada durante a operação da bomba, em oposição a 12 de 58 (21%) destruída quando a bomba foi destruída. 28 por cento foram perdidos completamente quando houve a ocorrência de ataques antiaéreos na bomba, em contraste com 3 por cento em alvos livres de explosivos .

A única ponte destruída quando o ataque foi experimentado no bombardeio foi em Ostiglia, a missão de 26 de setembro, atacada por três formações. O 17º Grupo de bombas perdeu 3 A / C e teve 17 danificados por flak. Seu ataque errou o alvo, bloqueando as abordagens. O 319º Grupo de Bombardeios teve 1 A / C destruído e 12 furados por flak. Eles atingiram e danificaram a ponte. O 320º Grupo de Bombas não perdeu A / C sobre o alvo, embora 24 A / C tenham sido danificados, mas destruíram a ponte. A correlação entre as perdas de A / C e os resultados do bombardeio neste caso isolado pode ser considerada uma coincidência se não estiver de acordo com a tendência geral demonstrada pelos resultados dos dois meses de experiência como um todo. Uma comparação de intensidades e precisões de flak experimentado com resultados de bombardeio não revelou nenhuma tendência significativa.

VII. Cortinas de fumaça : Painéis de fumaça foram relatadas em Mori em 3 de outubro e em Rovereto de 12 a 13 de outubro. Em 3 de outubro, cortinas de fumaça foram observadas no depósito de combustível de Rovereto, em Verona A / D, e entre Ala e Avio. Nenhuma cortina de fumaça foi encontrada no período coberto por este relatório em qualquer área-alvo atacada.

VIII. Fenômenos diversos : Em 18 de outubro, várias explosões de possível lançamento de foguetes foram relatadas de Sestri Levante. Eles eram grandes rajadas vermelhas, 500 pés acima da formação. Também em 18 de outubro, uma chuva de objetos de prata do tamanho de dólares de prata foi relatada nos arredores de Alfonsine. Esses objetos foram vistos flutuando a 10.500 pés e descendo muito lentamente.

- 4 -

[SEGREDO]

[EM NEGRITO]  
[INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA]

*ESTADOS UNIDOS AIR FORCE*  
*AIR UNIVERSITY*

RESEARCH STUDIES INSTITUTE  
Maxwell Air Force Base, Alabama

22 de janeiro de 53

General General John A. Samford  
Diretor da  
Sede de Inteligência da USAF  
Washington 25, D C.

Caro General Samford:

Em vista das notícias recentes sobre luzes vistas no  
Japão, o relato em anexo pode ser interessante.

O original está nos arquivos dos Arquivos da  
Divisão Histórica da USAF, Air University.

Atenciosamente,

1 Inclui ALBERT F. SIMPSON  
Chefe,  
Divisão Histórica da USAF

Se a inclusão nº .\_\_ {1} \_\_ for retirada  
(ou não anexada), a classificação  
nesta correspondência será cancelada de  
acordo com o Parágrafo 25e.  
AF 205-1

CLASSIFICAÇÃO ALTERADA PARA  
[ ] NÃO CLASSIFICADA)  
PELA AUTORIDADE DO  
DIRETOR RS? AU  
BY: { / s / GC Cobb Col USA. }  
DATA 17 DE NOVEMBRO DE 1955

[EM NEGRITO]  
[INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA]

{ -- QUEBRA DE PÁGINA -- }

{Topo da página obscurecido pela página dobrada}

SEDE VII Comando de Bombardeiro  
APO # 244

RELATÓRIO DE MISSÃO NO. 11-327

DATA: 2 DE MAIO DE 1945 (GCT).

OBSERVAÇÕES: A tripulação do avião # 616 sobre a ILHA FALA, TRUK ATOLL, em 021802Z observou 2 objetos no ar em sua altitude de 11.000 pés mudando de um vermelho cereja para laranja e para uma luz branca que morreria e então se tornaria vermelho cereja novamente . Esses objetos estavam em ambas as asas e não dentro do alcance de metralhadoras calibre .50. Ambos seguiram o B-24 em todos os tipos de ação evasiva. Um B-24 fez um curso para GUAM e um dos perseguidores desceu às 021900Z depois de acompanhar o B-24 por uma hora. O outro continuou a seguir, nunca se aproximando mais que 1000 jardas e acelerando quando o B-24 passou pelas nuvens para emergir do outro lado à frente do B-24. À luz do dia, foi visto ser de cor prata brilhante. Quando o B-24 caiu no GUAM, o perseguidor fez um curso de 330 graus a 15, 000 pés a 20.000 pés de altitude em 022130Z. O B-24 encontrou oito chamas intensas de cor verde claro, uma das quais explodiu e pendurou a 1.500 metros em 021013Z. Não havia trilha ou aviso até a explosão real. Um B-24 relatou 9 a 10 rastros de fogo do tipo traçador vermelho de até 5.000 pés. Eles vieram aos pares e um par veio dentro de 50 a 100 jardas da cauda do B-24 em 021010Z. A origem de cada par estava em um local diferente.

{[]} Fonte: Relatórios da Sétima Missão do Comando de Bombardeiros, 742.332 - 8 de fevereiro a  
16 de maio de 1945 {}

[EM NEGRITO]  
[INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA]

{ -- QUEBRA DE PÁGINA -- }

[SEGREDO]

ANEXO III

.....

ASSUNTO: DATA DO RELATÓRIO DE MISSÃO: 19 DE ABRIL DE 1945.

DESTACAMENTO 6ª NOITE ESQUADRÃO DE CAÇA AAF, MISSÃO 4-3.

1. a. Um (1) P-61  
b. Nenhum (desconhecido)
2. a. Nenhum  
b. Nenhum
3. Codificado enquanto estava no GCI.
4. Tenente Moore, Piloto; Tenente Jennings, R / O  
Codificado: 2235  
Decolagem: 2123 em missão com Patrick Control.  
Aterrou: 2306

O Lizard Control nos ligou e nos escalou para Kahuku a 10.000 pés de altitude. A 15 milhas de Kahuku Lizard ligou novamente, mudando nossa altitude para 6.000 pés. A 5 milhas de Kahuku, chamamos Midnight Control. Eles nos encomendaram um vetor de 360 graus de Kahuku, informando que o alvo estava a 30 milhas de distância, ao norte de Kahuku. Seguimos o mesmo vetor, até que o controle nos disse que o alvo estava a uma distância de 6 a 7 milhas, em uma órbita, e ordenou que assumíssemos o controle.

Nosso primeiro contato de radar foi a 12 milhas de Kahuku e provou ser o alvo em um curso de 170 graus ... Rumo ao sul em direção à ilha. Mantivemos contato de radar por uma distância de 5 milhas, depois perdemos o contato. O Controle da meia-noite nos direcionou ao alvo novamente, baixando nossa altitude para o colchão a 2.500 pés. Contatamos o alvo novamente a 2 milhas de alcance, e mantivemos contato até aproximadamente 3.000 pés. O alvo ainda estava abaixo de nós, sob as nuvens (estávamos nas nuvens, sobre Kahuku), ligamos para o Controle dizendo que havíamos perdido o contato. Eles nos deram um vetor de 170 graus, nos dizendo para escalar as montanhas adiante. O Lizard Control então ligou, dizendo que o alvo havia sido reivindicado por Molokai. Voltamos para a base.

5. a. 8/10 de cobertura de nuvens pesadas entre 2.500 e 3.500 pés. Visibilidade ilimitada.  
b. Boa.
6. Nenhum

7. Munição: Nenhum  
Gás: 350 galões.

8. Nenhum.

[CONFIDENCIAL] [CONFIDENCIAL] [CONFIDENCIAL]

\* \* \* \* \*

UMA CÓPIA VERDADEIRA: / s /  
John H. Roe  
JOHN H.ROE  
Capitão, AC,  
Historiador de Unidade

[SEGREDO]

{ -- QUEBRA DE PÁGINA -- }

S E C R E T

DIÁRIO DE GUERRA 415 NIGHT FIGHTER SQUADRON

OCHEY AIR BASE, FRANÇA DEZEMBRO DE 1944

- 1 Nossa área de barraca é em um bosque de pinheiros. Além de seu valor estético , as árvores também nos protegem do vento.
- 2 Uma tempestade de vento veio durante a noite e destruiu as tendas que havíamos acabado de montar, derrubando três na linha, duas na área e destruindo outras.
- 6 Os aviões chegaram. Até hoje, eles foram limitados pelo clima em Dijon.

- 7 Entregamos um de nossos cobertores para o abastecimento do Esquadrão e recebemos em troca um saco de dormir - um ótimo negócio neste clima frio.
8. O segundo escalão está chegando aos poucos, pois estamos achando difícil conseguir caminhões ou C-47s ou bom tempo quando temos skytrains.
- O chefe da linha 10 T / Sgt Peedon está tendo seus problemas aqui. Esta é a primeira vez que nossa aeronave congelou. A água está congelando nas linhas de gás e ar. Estamos usando mais pneus aqui do que nunca. A faixa de malha de aço para táxi os corta gravemente. Às vezes, os pneus se gastam ao taxiar antes de terem visto um único pouso. Por causa do espaço de estacionamento apertado, é necessário rebocar o A / C para as arquibancadas com o eletrac.
- 12 Quando em Pass os meninos encontram Nancy uma metrópole interessante sem nada fora dos limites, uma boa Cruz Vermelha e uma enorme piscina coberta aquecida.
- 14 Oi 'Man Winter finalmente derrubou General Mud, cobrindo-o com uma polegada de neve.
- 15 O seguinte é um trecho do relatório de operações:  
"Vi uma luz vermelha brilhante a 2.000 pés indo para E a 200 MPH nas proximidades de Erstein. Devido à falha de IA não foi possível detectar o contato, mas seguiu à vista até que se apagasse. Não foi possível chegar perto o suficiente para identificar o objeto antes de ele sair. "
- 17 Estamos nos aquecendo queimando óleo de beau ou carvão usado em nossos fogões para latas de óleo.
- 18 Cito o relatório de operações: "Na área de Rastatt avistamos cinco ou seis luzes vermelhas e verdes em forma de 'T' que seguiam as curvas do A / C e fechavam a 1000 pés. As luzes se seguiram por vários quilômetros e depois se apagaram. chamaram esses misteriosos - que eles encontram na Alemanha à noite de "Foo-Fighters".

S E C R E T

{ -- QUEBRA DE PÁGINA -- }

S E C R E T

Diário de Guerra Página 2 de dezembro de 1944

20 Lts. Schleuter, Gould, Meyers? Ardu e Sgt. Vanderbeer viajou de avião para Strausbourg para ver Ignite, seu controlador de setor para fins de contato. A viagem foi considerada um sucesso.

O 22 tenente Thomas e o F / O Painter saíram de 39 quando ambos os motores falharam em rápida sucessão. A tripulação pousou em segurança enquanto o A / C caiu.

23 Mais Foo-Fighters estavam no ar ontem à noite. The Ops. Relato diz: "Nas proximidades de Hagenau viu 2 luzes vindo do solo em direção ao A / C. Após atingirem a altitude do A / C eles nivelaram e voaram na cauda do Beau por 2 minutos E desceram e deram meia-volta. 8º missão - avistou 2 luzes laranja. Uma luz avistou 10.000 e a outra subiu até desaparecer.

24 O bar do oficial teve sua abertura de gala de costume. Os Foo-Fighters estavam ativos novamente de acordo com o relatório dos pilotos: - "Observou um objeto vermelho brilhante disparando para cima. Ele mudou repentinamente para uma visão plana de um A / C fazendo um wing-over e entrando em um mergulho e desaparecendo."

25 Tivemos um jantar de peru hoje.

26 Sgts Cypert, Coffey e Peterson foram para Etain para trabalhar em um de nossos beaus que está congelado naquele aeroporto.

27 Claudia teve quatro filhotes, de Foolish. O tenente Giblin abateu um Ju-88.

28 Temos apenas sete aeronaves operacionais agora, pois as substituições estão em Sétif, Norte da África. The Ops. O relatório diz: "A 1ª patrulha viu 2 conjuntos de 3 luzes vermelhas e brancas. Um apareceu a bombordo, o outro a estibordo a 1.000 a 2.000 pés para trás e se aproximando. Beau arrancou e as luzes se apagaram, nada no GCI? A Hora." E então novamente: luzes observadas suspensas no ar, movendo-se lentamente em nenhuma

direção geral e então desapareceram. As luzes eram laranja e apareciam individualmente e em pares. Essas luzes foram observadas 4 ou 5 vezes ao longo do período. "

29 T / Sgt. Cypert e sua tripulação voltaram com a missão concluída.

30 "O tenente Schleuter e seu A / C?? Destruíram um???"

## The Foo Fighters - The RAF Experience

Por Dr. David Clarke & Andy Roberts

Originalmente publicado na UFO Magazine (UK) Janeiro de 2003

### Dr. David Clarke e Andy Roberts

**O futuro era incerto para aqueles que se juntaram à Royal Air Force no início da Segunda Guerra Mundial. Todos eram voluntários e muitos consideravam seu batismo no mundo do vôo e do combate como uma aventura que traria experiências boas e ruins. Mas ninguém esperava que a experiência mais estranha que eles enfrentariam seriam objetos voadores não identificados que brincariam com suas aeronaves durante incursões na Europa ocupada.**

Nos últimos anos, muito foi escrito sobre os OVNIIs vistos durante a Segunda Guerra Mundial e, embora ainda não haja um único trabalho que trate de forma abrangente com o assunto, muitos livros e revistas sobre OVNIIs apresentam histórias sobre os chamados 'foo-fighters'. Infelizmente, a maioria desses relatos são sensacionalistas ou não referenciados, lidando apenas com a experiência americana e, até recentemente, pouco se sabia sobre as experiências das tripulações da RAF e a resposta do governo britânico a esses relatórios.

Em uma tentativa de restabelecer esse equilíbrio, desde 1987 temos investigado profundamente o mistério do foo-fighter. Houve duas vertentes,

entrelaçadas, para esta abordagem. O primeiro foram entrevistas com muitas tripulações de aeronaves de combate que testemunharam esse fenômeno aéreo desconcertante e o segundo foi uma pesquisa para estudos dos fenômenos pelo Ministério da Aeronáutica.

Durante a Segunda Guerra Mundial, os termos 'OVNI' e 'disco voador' ainda não haviam sido inventados. Mas é da natureza humana nomear o desconhecido na tentativa de torná-lo explicável e, assim, esperançosamente, entendê-lo melhor. O nome que ficou com os fenômenos aéreos da Segunda Guerra Mundial e que se tornou amplamente conhecido foi 'foo-fighters', um termo dado a eles por um desconhecido aviador americano, provavelmente em 1943. Ninguém sabe ao certo de onde veio o nome, mas pode ter originado-se em um cartoon popular dos anos 1940 com o personagem Smokey Stover, cuja frase de efeito era "onde há foo, há fogo". Alternativamente, 'foo' pode ter derivado da palavra francesa para fogo - 'feu' -, o fenômeno sendo freqüentemente descrito como semelhante a uma bola de fogo.

Seja qual for sua origem, 'foo-fighter' era um termo específico para a Força Aérea dos Estados Unidos e parece não ter sido usado no contexto britânico até março de 1945. Mas nossa pesquisa revelou que a tripulação aérea da RAF durante a Segunda Guerra Mundial tinha seus próprios nomes para os OVNI's que viram. Com base em informações coletadas de entrevistas com tripulações sobreviventes e detalhes em livros de registro, parece que 'The Light' ou 'The Thing' foram os dois termos mais comuns usados em esquadrões da RAF de 1942 em diante. Um dos primeiros exemplos contemporâneos vem de 14 de dezembro de 1943, quando o líder do esquadrão P. Wells escreveu em seu registro de vôo de uma 'Briga de cães gritando com a luz'. Em uma entrevista de 1987, perguntamos a Wells se ele sabia que os americanos estavam vendo fenômenos semelhantes e se ele conhecia o termo 'foo-fighter'. Ele respondeu, '... foo-fighters é um novo nome para mim, nós sempre os chamamos de "A Luz" nos esquadrões em que servi em 1943-44'. Outra tripulação aérea, perplexa com as luzes que os perseguiam ou passeavam, racionalizaram seus avistamentos como evidência de novos jatos ou "foguetes" e referiram-se a eles nesses termos em registros de vôo e em interrogatórios. No entanto, o termo 'The Thing' ficou na mente das pessoas e estava sendo usado por testemunhas e jornais britânicos em relação aos OVNI's na década de 1960, quando foi aplicado aos OVNI's vistos durante o famoso episódio de Warminster nós sempre os chamávamos de "A Luz" nos esquadrões em que servi em 1943-44'. Outra tripulação aérea, perplexa com as luzes que os perseguiam ou passeavam, racionalizaram seus avistamentos como evidência de novos jatos ou "foguetes" e referiram-se a eles nesses termos em registros de vôo e em interrogatórios. No entanto, o termo 'The Thing' ficou na mente das pessoas

e estava sendo usado por testemunhas e jornais britânicos em relação aos OVNI's na década de 1960, quando foi aplicado aos OVNI's vistos durante o famoso episódio de Warminster racionalizaram seus avistamentos como evidência de novos jatos ou 'foguetes' e referiram-se a eles nesses termos em registros de vôo e em interrogatórios. No entanto, o termo 'The Thing' ficou na mente das pessoas e estava sendo usado por testemunhas e jornais britânicos em relação aos OVNI's na década de 1960, quando foi aplicado aos OVNI's vistos durante o famoso episódio de Warminster racionalizaram seus avistamentos como evidência de novos jatos ou 'foguetes' e referiram-se a eles nesses termos em registros de vôo e em interrogatórios. No entanto, o termo 'The Thing' ficou na mente das pessoas e estava sendo usado por testemunhas e jornais britânicos em relação aos OVNI's na década de 1960, quando foi aplicado aos OVNI's vistos durante o famoso episódio de Warminster

Ninguém sabe quem foi a primeira tripulação aérea da RAF a ver um OVNI na Segunda Guerra Mundial, mas um dos primeiros encontros da RAF registrados vem de BC Lumsden, que observou dois foo-fighters clássicos enquanto pilotava um caça Hurricane sobre a França em dezembro de 1942.

Lumsden deixara a Inglaterra às sete da noite, para uma missão na costa francesa. Uma hora depois, enquanto navegava a 7.000 pés sobre a foz do rio Somme, ele descobriu que tinha companhia. Duas luzes cor de laranja subindo continuamente, uma ligeiramente acima da outra. Lumsden a princípio pensou que as luzes pudessem ser um traçador, mas descartou a ideia quando viu como os objetos se moviam lentamente. Ele fez uma curva completa e viu as luzes de popa e bombordo, mas agora eram maiores e mais brilhantes. A 7.000 pés, eles pararam de subir e permaneceram no mesmo nível de seu furacão. O assustado piloto deu outra volta completa, apenas para descobrir que os objetos haviam ficado com ele. Lumsden mergulhou a 4.000 pés com as luzes seguindo cada manobra. Finalmente, eles desceram cerca de 300 metros abaixo dele até que ele se nivelou, altura em que subiram novamente e retomaram a perseguição. As duas luzes pareciam manter uma distância uniforme uma da outra e variavam apenas ligeiramente em altura relativa de tempos em tempos. Um sempre ficava um pouco mais baixo que o outro. Por fim, conforme a velocidade de Lumsden atingia 260 milhas por hora, ele foi gradualmente capaz de se distanciar dos OVNI's. "Achei difícil fazer outros membros do esquadrão acreditarem em mim quando contei minha história", disse Lumsden, "mas na noite seguinte um dos comandantes do esquadrão na mesma área teve uma experiência semelhante com o sinal verde." As duas luzes pareciam manter uma distância uniforme uma da outra e variavam apenas ligeiramente em altura relativa de tempos em tempos. Um sempre ficava um pouco mais baixo que o outro. Por fim, conforme a velocidade de Lumsden atingia 260 milhas por hora, ele foi gradualmente capaz de se distanciar dos OVNI's. "Achei difícil fazer outros membros do esquadrão acreditarem em mim quando contei minha história", disse Lumsden, "mas na noite seguinte um dos comandantes do esquadrão na mesma área teve uma experiência semelhante com o sinal verde." As duas luzes pareciam manter uma distância uniforme uma da outra e variavam apenas ligeiramente em altura relativa de tempos em tempos. Um sempre ficava

um pouco mais baixo que o outro. Por fim, conforme a velocidade de Lumsden atingia 260 milhas por hora, ele foi gradualmente capaz de se distanciar dos OVNI's. "Achei difícil fazer outros membros do esquadrão acreditarem em mim quando contei minha história", disse Lumsden, "mas na noite seguinte um dos comandantes do esquadrão na mesma área teve uma experiência semelhante com o sinal verde." ele foi gradualmente capaz de se distanciar dos OVNI's. "Achei difícil fazer outros membros do esquadrão acreditarem em mim quando contei minha história", disse Lumsden, "mas na noite seguinte um dos comandantes do esquadrão na mesma área teve uma experiência semelhante com o sinal verde."

O relato de Lumsden foi apenas um de um número crescente que chegou ao Ministério da Aeronáutica durante 1942. No início do outono, avistamentos suficientes foram relatados para justificar uma declaração oficial e em 25 de setembro um relatório classificado como SECRETO foi emitido pela Seção de Pesquisa Operacional do Ministério da Aeronáutica, intitulado A Nota sobre atividade pirotécnica inimiga recente na Alemanha. Perplexos com a enxurrada de relatórios, os autores do relatório discutiram as possíveis causas do fenômeno. Eles concluíram, não de forma totalmente convincente, que os avistamentos eram tipos novos ou mal percebidos de projéteis antiaéreos alemães e se referiram a eles como 'Fenômenos 1' e 'Fenômenos 2', sugerindo que nomes mais adequados fossem dados a eles em um relatório sendo preparado por um ramo da inteligência militar, MI»

ste relatório faz parte de uma série produzida durante a guerra pelo Ministério da Aeronáutica. Embora a tripulação acreditasse que os departamentos de Inteligência não estavam levando o assunto a sério, relatório após relatório estava sendo cuidadosamente coletado e completamente analisado. Documentos recentemente descobertos no Public Record Office demonstram de forma convincente que, em vez de fazer o Ministério da Aeronáutica acreditar que estavam sendo visitados por um fenômeno estranho e desconhecido, os relatórios foram tratados com sobriedade e cautela. Assim como o Ministério da Defesa de hoje analisa os relatórios de OVNI's para suas implicações de defesa, o Ministério da Aeronáutica sitiado estava preocupado que os avistamentos da Segunda Guerra Mundial pudessem representar alguma nova arma do Eixo e eles monitoraram a situação de acordo.

No entanto, vários escritores OVNI's bem conhecidos sugeriram que houve um estudo ultrassecreto conduzido pelo Ministério do Ar durante a Segunda Guerra Mundial e que foi a gênese do alegado 'acobertamento'. Conduzimos um estudo aprofundado dessas afirmações e descobrimos que não têm fundamento. Até mesmo o grande entusiasta de OVNI's e piloto de guerra, o marechal do ar Sir Victor Goddard, não acreditava que tal estudo existisse, escrevendo em 1978:

'Isso implica sanção do Tesouro; sugere que, no meio da guerra contra a Alemanha, quando estávamos com as mãos ocupadas e não era certo que poderíamos sobreviver, o Ministério da Aeronáutica estava preocupado com a existência de uma ameaça de OVNI: com certeza não era ... '.

No entanto, a resposta da Inteligência Aérea à tripulação que relatou UFOs durante os anos de guerra parece desconcertante. Por que eles parecem ter tão pouco interesse? Por que não houve um depoimento detalhado das testemunhas? Por que eles não enviaram observadores para filmar ou observaram os fenômenos por si próprios? Essas e outras perguntas surgiram frequentemente durante nossas entrevistas com as tripulações da RAF que testemunharam esses fenômenos. Mas a evidência documental no Public Record Office mostra que a RAF estava demonstrando grande interesse nos avistamentos. Os arquivos do PRO revelam que o Air Intelligence possuía uma riqueza de informações sobre todos os tipos de rastreamentos de radar incomuns, aeronaves 'misteriosas' e foguetes incomuns e antiaéreos, coletados de todas as filiais da RAF.

A atitude exibida nesses documentos é melhor resumida pelo falecido comediante e ex-ator do show Goon Michael Bentine:

"Quando eu era um oficial de inteligência no Comando de Bombardeiros, no inverno de 1943-44, informei várias tripulações sobre algumas luzes que os haviam atacado quando estavam sobre o Báltico. Eles atiraram nas luzes, que não responderam. Essas luzes não pareciam fazer nada, apenas pulsar e girar. Nós consideramos isso fadiga, mas mais tarde, depois que eu enviei os relatórios, um oficial de inteligência americano do G2 nos disse que seus bombardeiros viram luzes no céu - 'foo-fighters' ele os chamou. '

Em outra entrevista, Bentine descreveu como interrogou uma unidade de bombardeiros poloneses com base na Inglaterra. Eles alegaram que bolas prata-azuladas apareceram perto de sua asa em seis missões durante o outono de 1943. Elas seguiram os aviões enquanto eles atacavam a base de armas V nazistas em Peenemünde. As tripulações disseram a Bentine que devia ser uma nova arma. - Mas o que isso fez com você? Bentine perguntou. 'Nada', responderam eles. "Bem, não era uma arma muito eficaz, era?" ele apontou. A última declaração de Bentine resume com precisão as conclusões alcançadas pelo Ministério da Aeronáutica durante seu estudo desses fenômenos - quaisquer que fossem os 'foo-fighters', eles não constituíam uma ameaça à aeronave.

Portanto, parece que nunca houve um 'acobertamento' pelo governo britânico de informações sobre os OVNI da Segunda Guerra Mundial, apenas uma coleção de relatórios desconcertantes enviados para as prateleiras empoeiradas do Public Record Office. É interessante, entretanto, que alguns dos funcionários que estiveram envolvidos na análise de OVNI da Segunda Guerra Mundial, como o Sir Henry Tizard e o Diretor de Inteligência do Ministério da Aeronáutica, Dr. RV Jones, também estiveram envolvidos em estudos de Foguetes Fantasmas em 1946 e do 'disco voador

'avistamentos de 1947 a meados dos anos 1950. Usando suas rigorosas técnicas de análise, fruto da necessidade do tempo de guerra, eles continuaram a ver os avistamentos de OVNI's com interesse, mas no final das contas os consideraram um mito moderno baseado em uma percepção equivocada.

Relatos de testemunhas e evidências documentais indicam que a maioria dos avistamentos de OVNI's da Segunda Guerra Mundial foram de pequenos objetos esféricos. No entanto, dois avistamentos da RAF chamaram nossa atenção, o que indica que objetos enormes também estavam sendo vistos pela tripulação. Embora seja possível que outros avistamentos de fo-fighter possam ter sido novos tipos de flak como 'espantalho', projetado para imitar uma aeronave em chamas, flak tracer ou jatos como o ME262, nenhuma dessas explicações prosaicas pode ser responsável pelo seguinte avistamento, que ocorreu na noite de 28 de novembro de 1942.

O avistamento foi considerado de tal importância que foi enviado para o quartel-general do Comando de Bombardeiros Registrado em documento com o carimbo 'SEGREDO'. A carta de apresentação, do Air Vice Marshal de nº. 5 Grupo. RAF, leia, 'Aqui está uma cópia de um relatório recebido de uma tripulação de um Lancaster após um ataque a Torino. A tripulação se recusa a ser abalada em sua história diante das brincadeiras e do ridículo de costume. »

O documento se referia a um avistamento incomum feito por toda a tripulação da aeronave 'J', pilotada pelo Capitão Lever do 61 Squadron, baseado em Syerston em Lincolnshire. Se um avistamento como esse fosse feito por toda a tripulação de um avião hoje, seria manchete de jornais em todos os países do mundo. Na verdade, este relatório fascinante permaneceu escondido por mais de meio século no coração do Escritório de Registros Públicos. Escrito por um oficial de inteligência anônimo, o relato diz:

'O objeto referido acima foi visto por toda a tripulação da aeronave acima. Eles acreditam que ele tinha 200-300 pés de comprimento e sua largura é estimada em 1/5 ou 1/6 de seu comprimento. A velocidade foi estimada em 500 mph, e tinha quatro pares de luzes vermelhas espaçadas em distâncias iguais ao longo de seu corpo. Essas luzes não pareciam de forma alguma com chamas de exaustão; nenhum vestígio foi visto. O objeto manteve um curso nivelado.

A tripulação viu o objeto duas vezes durante a invasão, e breves detalhes são fornecidos abaixo: -

'(i) Após o bombardeio, tempo 2.240 horas, altura do ar-condicionado 11.000 pés. A aeronave neste momento estava a cerca de 10/15 milhas a sudoeste de Torino viajando na direção noroeste. O objeto estava viajando para sudeste na mesma altura ou ligeiramente abaixo da aeronave.

(ii) Após o bombardeio, tempo 2.245 horas, altura do ar-condicionado 14.000 pés. a aeronave estava se aproximando dos Alpes quando o

objeto foi visto novamente viajando para oeste-sudoeste subindo um vale nos Alpes abaixo do nível dos picos. As luzes pareciam ter se apagado e o objeto desapareceu de vista. '

Se esse incidente tivesse sido um único avistamento, talvez pudesse ter sido descartado, embora não tenhamos certeza disso. Mas dois avistamentos distintos do que parece ser o mesmo objeto viajando em direções diferentes levantam mais perguntas do que respostas. Ainda mais desconcertante era o parágrafo final, que afirmava sobriamente:

"O capitão da aeronave também relata que viu um objeto semelhante há cerca de três meses ao norte de Amsterdã. Nesse caso, parecia estar no solo e, posteriormente, viajando em alta velocidade em um nível mais baixo do que as alturas fornecidas acima ao longo da costa por cerca de dois segundos; as luzes então se apagaram pelo mesmo período de tempo e se acenderam novamente, e o objeto ainda foi visto viajando na mesma direção. '

É difícil saber o que fazer com esse avistamento. O Comando de Bombardeiros ficou impressionado com a sinceridade do relatório e com o fato de que a tripulação teve a ousadia de repetir sua fantástica história aos incrédulos colegas. O objeto não se assemelha a nenhuma nave aérea conhecida e não pode ser facilmente atribuído à percepção equivocada de fenômenos astronômicos ou meteorológicos. O caso continua sendo um dos mistérios UFO mais incomuns da Segunda Guerra Mundial em arquivo no Public Record Office.

Nós descobrimos outro relato da RAF sobre um enorme OVNI nos arquivos da Associação Britânica de Pesquisa de OVNI's. Embora este caso não seja, ainda, apoiado por qualquer evidência documental, vale a pena relatar aqui. O Sgt Pilot GN Cockcroft de Bradford, West Yorkshire, que voou com um esquadrão de bombardeiros Halifax, lembrou:

"Na noite de 26/27 de maio de 1943, íamos realizar um ataque à Fábrica de Armamento Krupps em Essen. Pelo que me lembro, entre 400/500 aeronaves estiveram envolvidas no ataque. Experimentamos as armas de fogo usuais, ao cruzar a costa holandesa ... mas felizmente não sofremos nenhum dano sério. A barragem antiaérea no Vale do Ruhr foi extremamente pesada, principalmente nos últimos minutos na abordagem do alvo. A primeira onda já havia bombardeado e a área-alvo geral estava bem iluminada.

"Foi dois ou três minutos antes de nosso encontro final, quando estávamos a aproximadamente 18.700 pés quando vimos na frente, mas ligeiramente a bombordo e quase da mesma altura, um longo objeto cilíndrico, de cor ouro prateado, muito nitidamente definido, pairando no céu em um ângulo de aproximadamente 45 graus. Havia, uniformemente espaçados ao longo do comprimento do objeto, vários orifícios de porta. O primeiro membro da tripulação a avistar este objeto foi o Capitão, na época o Sgt / Piloto Ray Smith da Real Força Aérea Canadense. Além de Ray e eu, outros membros da tripulação

para ver o objeto, que foram chamados à atenção pelo Capitão, eram o apontador da bomba, o engenheiro de vôo, o artilheiro médio superior e o operador sem fio. ”

Na verdade, os únicos membros da tripulação que não viram o objeto foram o navegador e o artilheiro traseiro, que estavam empenhados em garantir que o bombardeiro não se perdesse ou fosse abatido. Cockcroft continua:

“Acho que a primeira reação da maioria de nós foi de espanto porque esse objeto simplesmente não tinha o direito de estar ali. Depois de um curto espaço de tempo, vinte a trinta segundos, de repente começou a se mover e, mantendo sua atitude, subiu rapidamente até desaparecer de vista. A velocidade que atingiu nos pareceu completamente incrível. Certamente estava na casa dos milhares de mph! À medida que acelerava, o contorno ficou borrado e a forma encurtada. O tamanho é mais difícil de avaliar, mas era muito grande, certamente muito maior do que nossa própria aeronave, parecendo pelo menos tão longo quanto um cigarro king-size ou charuto pequeno à distância de um braço. Em seguida, concluímos nossa operação de bomba e retornamos à base.

“O oficial de inteligência que nos interrogou recebeu uma descrição deste objeto, mas não fomos capazes de julgar que importância foi atribuída a ele pelas autoridades e, francamente, era apenas mais um fenômeno incomum que, uma vez que aparentemente inofensivo, foi de longe menos importância para nós do que outros perigos de guerra. ”

Em seus esforços para explicar o fenômeno do foo-fighter, os céticos sugeriram que alguns podem ter sido exemplos de meteoros muito brilhantes e duradouros, conhecidos como bólidos. Pode ser mesmo o caso. Mas os meteoros bólidos não podem explicar os casos em que os bombardeiros foram "perseguidos" por longos períodos de tempo por foo-fighters. Talvez o caso mais notável de uma perseguição de aeronaves venha do penúltimo ano da guerra.

Na noite de 26 de abril de 1944, Arthur Horton taxiou seu bombardeiro Lancaster na pista da RAF Mildenhall em preparação para um ataque a Essen, na Alemanha. Era, ele pensou, apenas outra rotina, embora assustadora, missão. Quando entrevistado por nós em 1987, Horton afirmou que não tinha ouvido falar sobre nenhum fenômeno aéreo incomum durante a guerra e, como de costume, estava apenas preocupado com a tarefa em mãos - encontrar o alvo, lançar as bombas e voltar para casa o mais rápido e seguro possível. Ele não tinha ideia dos eventos que se desenrolariam nas próximas horas, e como 'The Thing', como ele o chamava, quase custaria a ele e sua equipe suas vidas.

A invasão ocorreu exatamente como planejado, apesar das distrações potencialmente fatais dos caças noturnos da Luftwaffe e da artilharia que os perseguia sob os faróis dos holofotes. As bombas caíram, o Lanc. voltou

para casa e a tripulação se permitiu relaxar um pouco. Mas, pouco depois de deixar o alvo, o interfone de Horton ganhou vida com um alerta de pânico de seu artilheiro de ré. Luzes não identificadas surgiram na escuridão e seguiam o 'avião'. Horton perguntou ao artilheiro se ele tinha certeza. Sim, respondeu ele, quatro bolas de luz laranja os perseguiram, duas de cada lado da aeronave, acelerando em jorros curtos e poderosos. De acordo com o artilheiro assustado, eles eram do tamanho de bolas de futebol grandes e tinham um brilho de fogo. Os relatórios do intercomunicador deixavam claro que outros membros da tripulação podiam vê-los agora, e Horton percebeu que deviam ser reais e não alucinações causadas pela fadiga de combate. Um artilheiro achou que podia ver asas pequenas e atarracadas e possivelmente um brilho de exaustão na parte traseira dos objetos. Agora Horton estava ficando preocupado. Ele nunca tinha experimentado nada parecido antes e, embora os objetos voadores não identificados não apresentassem nenhum sinal de agressão, ele não podia correr o risco. Quarenta e três anos após o evento, Arthur Horton lembrou claramente exatamente o que fez em seguida: asas atarracadas e possivelmente um brilho de escapamento na parte traseira dos objetos. Agora Horton estava ficando preocupado. Ele nunca tinha experimentado nada parecido antes e, embora os objetos voadores não identificados não apresentassem nenhum sinal de agressão, ele não podia correr o risco. Quarenta e três anos após o evento, Arthur Horton lembrou claramente exatamente o que fez em seguida: asas atarracadas e possivelmente um brilho de escapamento na parte traseira dos objetos. Agora Horton estava ficando preocupado. Ele nunca tinha experimentado nada parecido antes e, embora os objetos voadores não identificados não apresentassem nenhum sinal de agressão, ele não podia correr o risco. Quarenta e três anos após o evento, Arthur Horton lembrou claramente exatamente o que fez em seguida:

'É claro que imediatamente deixei cair a aeronave do céu. Meus artilheiros não sabiam o que eram. Eles devem atirar? A essa altura, eu estava colocando a aeronave em pé e começando uma série de saca-rolhas e voltas com as coisas seguindo tudo o que eu fiz - mas não fazendo nenhum movimento para nos atacar. A essa altura, tínhamos os aceleradores "passando pelo portão", os artilheiros ainda perguntando o que deveriam fazer. Além de voar, eu tinha que tentar respondê-los. Mas eles eram alguma forma de engenhoca voadora que explodiria a alguma distância específica de nós, ou em contato? Eles queriam que atirássemos neles para causar uma explosão? Fora do caleidoscópio do pensamento, a única resposta era 'Se eles estão nos deixando em paz, deixe-os em paz' .... '»

O termo de Horton 'através do portão' refere-se a uma técnica pela qual os pilotos de Lancaster podiam mover o acelerador para os lados e para a frente, quebrando um fio, 'o portão', no processo. Isso proporcionaria uma potência extra considerável. Mas o esforço dos motores era imenso e três minutos era o tempo máximo recomendado. Horton continuou a ação evasiva por dez

minutos, durante os quais toda a tripulação, exceto ele e o apontador da bomba, viram o fenômeno. Quaisquer que fossem os objetos, eles permaneceram perto do Lancaster, duplicando todos os seus movimentos, até chegarem à costa holandesa, quando, nas palavras de um dos artilheiros, "pareciam se esgotar".

Exausto, mas aliviado, Horton voou com o Lancaster de volta à Inglaterra. Suas dramáticas manobras evasivas causaram uma séria falha mecânica que resultou em um pouso em um campo de aviação diferente. Horton e sua tripulação ficaram perplexos com os visitantes misteriosos e só podiam presumir que haviam sido perseguidos por uma arma secreta alemã, talvez um foguete ou projétil antiaéreo controlado por rádio. Ao relatar sua experiência aos Oficiais de Inteligência no de-briefing, eles foram recebidos não com interesse, mas com ridículo e nenhuma explicação sobre o que haviam experimentado. Mas Horton manteve sua conta e não seria persuadido de que sua tripulação havia imaginado as bolas laranja brilhantes.

Não foi possível localizar referências a este avistamento nos arquivos PRO, mas existem evidências de que ocorreu. Em seu livro de registro do vôo, Horton registrou que eles haviam sido "perseguidos por foguetes -4". Bernard Dye, o artilheiro médio superior, também anotou o incidente em seu diário de bordo como, 'Ataques com foguetes que duraram dez minutos ...'.

Embora Horton e sua tripulação nunca tivessem ouvido falar de nada semelhante antes ou depois, os fenômenos que testemunharam são inteiramente consistentes com outras experiências chamadas de 'foo-fighter'. Talvez se o artilheiro de trás de Horton tivesse arriscado abrir fogo, possamos ser muito mais sábios sobre a natureza do fenômeno do foo-fighter. Mas talvez não. Era um risco que o tenente Horton não estava preparado para correr.

Várias outras tripulações relataram fenômenos aéreos incomuns em termos de 'foguetes'. Ainda assim, a pesquisa do pós-guerra demonstrou que as forças do Eixo não tinham a capacidade de produzir foguetes que pudessem girar e girar enquanto seguiam um avião e certamente não durante o tempo relatado. Considere as duas contas a seguir. Foguetes? Ou algo mais sinistro?

O Tenente Mortimer da Flt relatou o seguinte aos oficiais de inteligência durante o interrogatório após uma invasão na noite de 2 de janeiro de 1944:

'Envolvido por dois foguetes nas proximidades de Halberstadt e mais tarde perto de Hanover, uma alteração de 90 graus nos cursos feita e definitivamente estabeleceu que os foguetes alteraram o curso. Nos ultrapassou lentamente, aparecendo com uma cabeça de fogo e popa em chamas em um curso paralelo. A velocidade inicial parecia bastante grande. Desapareceu sem explosão. '

Outro incidente semelhante ocorreu em 29 de janeiro de 1944, quando o oficial piloto Simpson apresentou o seguinte relatório à Inteligência Aérea:

'Em 52 32N 13 03E, 2037 horas, 20.500 pés, rumo 082 graus Verdadeiro. Uma bola vermelha deixando um rastro de chamas amarelas / vermelhas e fumaça preta a cerca de 1.000 jardas e ao mesmo tempo morta na popa. Foi visto se aproximando. Eu mergulhei para estibordo e o objeto me seguiu, parecendo desaparecer e reaparecer imediatamente. Fiz uma curva fechada para bombordo e ele nos seguiu em uma curva mais fechada do que a que estávamos. Quando estava a 100 metros ou menos da aeronave, finalmente desapareceu.

Foguete alemão? Meteoro Bolide? Ou fenômenos aéreos inexplicáveis - um OVNI? Os oficiais da Inteligência Aérea durante o de-briefing registraram zelosamente esses e muitos outros avistamentos, examinando-os cuidadosamente em uma série de relatórios "secretos" que analisaram suas características em grande detalhe. As conclusões alcançadas em 1944-45 não foram diferentes das conclusões alcançadas pelo MOD no ano de 2002 - basicamente 'sem significado para a defesa'. Uma vez que foi verificado que esses OVNI não explodiram, dispararam ou exibiram características agressivas, a Inteligência Aérea se contentou em deixar o assunto de lado, mantendo uma vigilância breve. Houve uma guerra em que eles não podiam perder tempo e dinheiro perseguindo fantasmas dos céus.

Tal como acontece com todas as outras fases do enigma dos OVNI, a discussão se espalhou durante décadas entre os 'especialistas' sobre o que foi testemunhado por aquela tripulação aterrorizada e perplexa. Nesse aspecto, o enigma do foo-fighter não difere dos avistamentos de aeronaves fantasmas durante o início do século XX ou das observações de triângulos voadores durante os últimos anos do milênio. E, claro, é muito fácil para nós, como consumidores indiretos das experiências dos outros, pontificar sobre a percepção equivocada de fenômenos naturais, como meteoros e identificação incorreta de aviões a jato, foguetes e antiaéreos inimigos. A especulação não diminui de forma alguma o efeito que esses avistamentos tiveram sobre as testemunhas. Não somos, ainda, certo exatamente quais foram os estímulos por trás dos relatórios 'foo-fighter'. Mas, como acontece com todos os avistamentos de OVNI, a experiência percebida é sempre radicalmente diferente da realidade dos estímulos, e é nessa tensão que reside a resposta para o problema dos OVNI. O problema é - estamos preparados para aceitar as respostas?

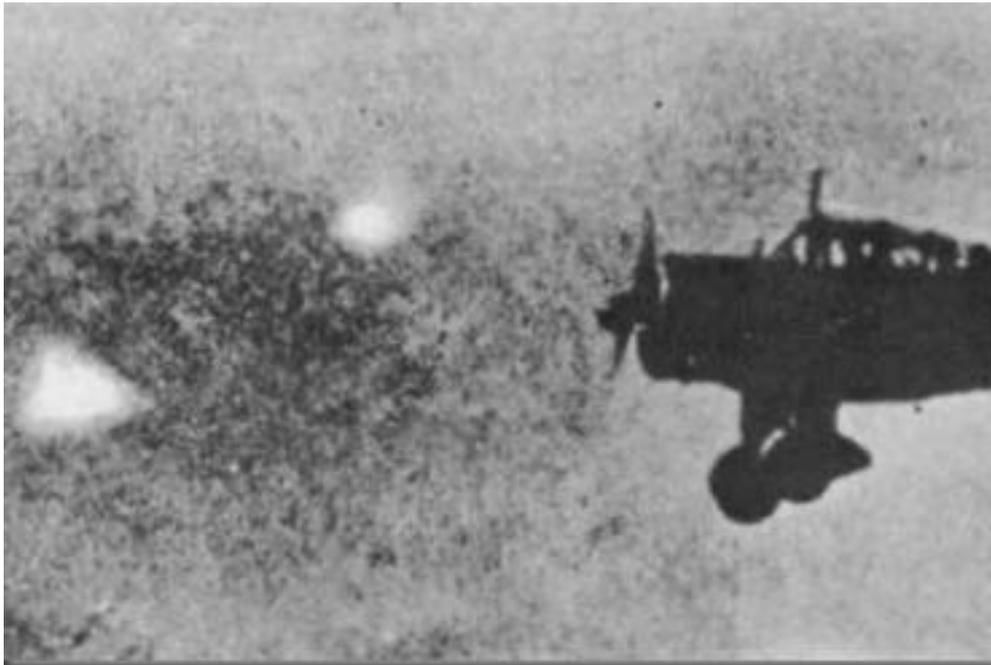
Para uma lista completa de referências, veja o capítulo 1 de Out of the Shadows (Londres: Piatkus 2002)

**Copyright David Clarke e Andy Roberts 2003.**

# **Uma perspectiva histórica e fisiológica dos Foo Fighters da Segunda Guerra Mundial .**

**Por Jeffery A. Lindell**

**BA, Indiana University Folklore Institute**



**Analista de Sistemas de Guerra Eletrônica USAF (aposentado)**

**No final de agosto de 1991, embarquei em um projeto de pesquisa folclórica que acabaria me levando a meio caminho através do país em busca de documentos e centenas de aviadores que tinham visto exhibções espetaculares de luzes em missões noturnas sobre os territórios do Eixo na Segunda Guerra Mundial. Esses aviadores eram homens comuns que reivindicaram alguns dos eventos mais incomuns que ocorreram durante a guerra. Quando me deparei com esse fenômeno pela primeira vez, estava revisando as obras**

**gigantescas do folclorista UFO Dr. Thomas (Eddie) Bullard. Em sua tese de doutorado, "OVNIs, o mistério está no olho do observador", ele detalhou vários encontros documentados com o que era conhecido na comunidade OVNI como foo fighters. Fiquei encantado com essas descrições superficiais de "bolas de fogo"**

**Eu sabia então que eu seria o folclorista para desvendar esse mistério e trazê-lo à vida. Esse período de tempo me fascinou infinitamente. Tendo servido na Força Aérea dos Estados Unidos como Analista de Sistemas de Guerra Eletrônica, eu tinha um grande interesse nos avanços tecnológicos da aviação durante a guerra. Os foo fighters foram uma oportunidade de ouro para eu explorar o folclore dos aviadores da Segunda Guerra Mundial e as tecnologias avançadas das unidades de combate mais sofisticadas para ver a ação durante a guerra, os Night Fighters.**

**Naquela época, eu também estava interessado em trabalhos acadêmicos sobre o folclore do sobrenatural. O folclorista Dr. David Hufford acabara de publicar sua pesquisa sobre a influência da paralisia do terror noturno na formação de lendas de crenças sobrenaturais em "O terror que vem na noite". Neste trabalho, o Dr. Hufford concluiu com sucesso que muitas lendas de fantasmas podem ser o resultado de anomalias no comportamento do sono. O psicólogo, Dr. Robert Baker, deu um passo adiante nesta pesquisa, mostrando a relação entre distúrbios do sono e casos de abdução de OVNIs. Esses dois homens influenciaram profundamente minhas interpretações**

das lendas da crença sobrenatural. Nessa época, eu estava estudando com o Folclorista Dr. John Johnson que me inspirou com uma perspectiva histórica do fenômeno OVNI. Eu estava determinado a descobrir a história do foo fighter, bem como examinar seus componentes folclóricos e psicológicos. Após cerca de um ano de intensa pesquisa, descobri as obras dos drs. Ashton Greybeil, Brant Clark e Edgar Vinacke. Esses homens formaram o núcleo do projeto X-148 -AV-4-3 do Bureau of Medicine da Marinha dos Estados Unidos (BUMED), que foi formado em abril de 1945. Esse projeto foi o pioneiro no estudo das ilusões vividas por aviadores noturnos. Foram esses trabalhos que inspiraram minhas interpretações de encontros do tipo foo fighter vividos por aviadores de combate noturnos. A grande maioria dos avistamentos de "bolas de fogo" aparentemente controladas de forma inteligente ocorreram à noite, assim, limitei minha pesquisa a uniformes de caça noturnos e tripulações de bombardeiros que voavam em missões noturnas. Tenho certeza de que houve avistamentos de objetos anômalos à luz do dia, mas pareciam ser muito raros. Assim, minha pesquisa foi confinada, intencionalmente, a avistamentos noturnos durante a guerra. Essa abordagem rendeu uma montanha de dados.

Agora, os foo fighters são lendas da crença sobrenatural? Não, mas eles se enquadram na categoria de lendas de crença porque envolvem crenças em uma realidade que é inexplicada pelo uso da retórica científica tradicional. Para esclarecer as coisas, uma "lenda da crença" pode tender a ser um conceito altamente tendencioso e complicado que implica que a "crença" em

questão é falsa, ou melhor, equivocada. Não considero os foo fighters como sendo um fenômeno único, portanto, as crenças irão variar, assim como os contextos dos avistamentos. Não existe uma única "crença" que considero mais correta do que outra, embora eu insista que todo o fenômeno pode ser explicado fora dos domínios da "crença". A própria natureza das "lendas da crença", como contos sobre fantasmas, demônios e o povo das fadas da antiguidade, implica uma realidade maior do que aquela que pode ser explicada usando um método natural e científico, portanto, é rotulado como "sobrenatural". Nesse sentido, os foo fighters são de uma variedade sobrenatural, mas não implicam crenças no sobrenatural como tal. Muitas crenças que foram sugeridas pelos foo fighters apontam para crenças históricas em armas reais alemãs e japonesas. Esses tipos de crenças se enquadram no gênero do folclore conhecido como lendas da crença, mais precisamente, lendas da crença tecnológica. Afinal, não é um OVNI por sua própria natureza uma crença tecnológica em oposição a uma crença em demônios, espíritos e um submundo? portanto, é rotulado como "sobrenatural". Nesse sentido, os foo fighters são de uma variedade sobrenatural, mas não implicam crenças no sobrenatural como tal. Muitas crenças que foram sugeridas pelos foo fighters apontam para crenças históricas em armas reais alemãs e japonesas. Esses tipos de crenças se enquadram no gênero do folclore conhecido como lendas da crença, mais precisamente, lendas da crença tecnológica. Afinal, não é um OVNI por sua própria natureza uma crença tecnológica em oposição a uma crença em demônios, espíritos e um submundo? portanto, é rotulado como

**"sobrenatural". Nesse sentido, os foo fighters são de uma variedade sobrenatural, mas não implicam crenças no sobrenatural como tal. Muitas crenças que foram sugeridas pelos foo fighters apontam para crenças históricas em armas reais alemãs e japonesas. Esses tipos de crenças se enquadram no gênero do folclore conhecido como lendas da crença, mais precisamente, lendas da crença tecnológica. Afinal, não é um OVNI por sua própria natureza uma crença tecnológica em oposição a uma crença em demônios, espíritos e um submundo? Muitas crenças que foram sugeridas pelos foo fighters apontam para crenças históricas em armas reais alemãs e japonesas. Esses tipos de crenças se enquadram no gênero do folclore conhecido como lendas da crença, mais precisamente, lendas da crença tecnológica. Afinal, não é um OVNI por sua própria natureza uma crença tecnológica em oposição a uma crença em demônios, espíritos e um submundo? Muitas crenças que foram sugeridas pelos foo fighters apontam para crenças históricas em armas reais alemãs e japonesas. Esses tipos de crenças se enquadram no gênero do folclore conhecido como lendas da crença, mais precisamente, lendas da crença tecnológica. Afinal, não é um OVNI por sua própria natureza uma crença tecnológica em oposição a uma crença em demônios, espíritos e um submundo?**

**A partir dessa perspectiva, os foo fighters podem ser vistos como uma forma de crenças tecnológicas surgidas de uma cultura altamente evoluída e tecnológica. Não é por acaso que essas crenças surgiram entre os aviadores sofisticados e**

altamente treinados das forças do Night Fighter. No devido tempo, gostaria de demonstrar que os foo fighters são a encarnação dessa nova e em evolução forma de crença popular tecnológica, onde a tecnologia está rapidamente substituindo a magia e o sobrenatural. Os mesmos tipos de encontros que esses aviadores experimentaram durante a guerra eram conhecidos na antiguidade como as luzes do fogo-fátuo ou, mais popularmente, as lanternas de Jack-o'-lantern. "Jack", um pseudônimo para o diabo, geralmente aparece no folclore como uma "bola de fogo" conhecida por perseguir viajantes noturnos. Muitas vezes, nesses textos folclóricos, esta "bola de fogo" é perseguida por um viajante noturno sem sucesso. Fiz uma breve pesquisa dos nomes do Will-o'-the-wisp em cerca de cem fontes na coleção de Folclore da biblioteca da IU e descobri cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. é perseguido por um viajante noturno sem sucesso. Fiz uma breve pesquisa dos nomes do Will-o'-the-wisp em cerca de cem fontes na coleção de Folclore da biblioteca da IU e descobri cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações

fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. é perseguido por um viajante noturno sem sucesso. Fiz uma breve pesquisa dos nomes do Will-o'-the-wisp em cerca de cem fontes na coleção de Folclore da biblioteca da IU e descobri cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. Fiz uma breve pesquisa dos nomes do Will-o'-the-wisp em cerca de cem fontes na coleção de Folclore da biblioteca da IU e descobri cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver

tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. Fiz uma breve pesquisa dos nomes do Will-o'-the-wisp em cerca de cem fontes na coleção de Folclore da biblioteca da IU e descobri cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. -the-wisp de cerca de uma centena de fontes na coleção de folclore da biblioteca da IU e surgiu com cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. -the-wisp de cerca de uma centena de fontes na coleção de folclore da biblioteca da IU e surgiu com

cerca de 650 nomes para esse fenômeno em 15 línguas europeias. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. Mais da metade desses nomes são variações fonológicas de algumas tradições de crença populares com uma boa parte desses nomes tendo origens poligenéticas, ou melhor, vários nomes que aludem a histórias únicas sobre estranhas luzes terrestres e celestiais em movimento. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno

**exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos. O fato de haver tantos nomes para esse fenômeno exemplifica a natureza exata das dificuldades encontradas para classificar essas experiências nas categorias adequadas. Os foo fighters da Segunda Guerra Mundial são um descendente direto desses contos.**

**Agora vamos continuar com a história dos foo fighters. No início de outubro de 1944, Night Fighters e Bomber Crews britânicos, canadenses e americanos começaram a relatar estranhas "bolas de luz" e "jatos" controlados de forma inteligente operando em várias formações e conduzindo manobras espetaculares sobre os céus noturnos da Bélgica, Holanda e Alemanha Ocidental. Mais tarde, em fevereiro de 1945, os Night Fighters americanos e britânicos também começaram a relatar encontros com "bolas de luz" e "jatos" sobre o Vale do Pó, no norte da Itália. Do início de abril até o final de maio de 1945, centenas de avistamentos dessas misteriosas "bolas de luz" foram feitos por Bombardeiros da 20ª Força Aérea sobre os céus noturnos do Japão. Os serviços de Inteligência da Força Aérea do Exército também ficaram perplexos com os avistamentos em massa dessa natureza. O General Henry Huglin, Comandante do 9º Grupo de Bombardeios da 20ª Força Aérea, que serviu sob o General Curtis LeMay na 20ª Força Aérea e mais tarde no Quartel-General do Comando Aéreo Estratégico na década de 1950 perguntou ao General LeMay depois que a guerra acabou**

se ele alguma vez descobri o que eram essas "bolas de luz". O general LeMay alegadamente professou ignorância.

No European Theatre, já em setembro e outubro de 1944, rumores começaram a se espalhar rapidamente entre os Allied Night Fighters e seus locais de Radar de Controle de Terra sobre os encontros com essas "bolas de luz". Um capitão Robert O. Elmore e o tenente Leonard F. Mapes do 422º Esquadrão de Caça Noturno (NFS) encontraram o primeiro "jato" da unidade, que se acredita ser um Me163, em uma patrulha noturna sobre a Alemanha. (Pape) De acordo com um dos bons amigos do tenente Mapes, o tenente John W. Anderson, esse "jato" apareceu como uma "bola de luz" que perseguiu suas aeronaves por meio de uma variedade de manobras de combate em alta velocidade até que finalmente conseguiram abandonou quando eles voaram em uma formação de nuvem. O tenente Mapes estava "apavorado e parecia branco como um fantasma", o tenente Anderson comentou sobre o retorno de Mapes desta missão. "Algo lá em cima com certeza o assustou, ele estava quase frenético quando saiu da aeronave", comentou o tenente Anderson.

Logo após esse encontro, Lts. Herman E. Ernst e Edward H. Kopsel do 422º NFS também relataram o primeiro avistamento do Me262 em uma patrulha noturna sobre Aachen, Alemanha, e mais tarde relataram dois encontros com caças-foguetes Me163. (Pape) No início de 1944, caças e bombardeiros aliados à luz do dia começaram a relatar avistamentos de jatos em todo o teatro ocidental, mas esses avistamentos em outubro de 1944 foram os primeiros avistamentos de "jatos" à noite. De acordo

com sete pilotos e operadores de radar que entrevistei do 422º NFS, todos descreveram esses "Jatos" como "bolas de luz" e, de acordo com o oficial de inteligência de assistência do 422º, Phillip Guba Jr., "No início pensamos que eles (os pilotos) estavam vendo coisas, e ficavam dizendo que essas coisas os perseguiriam.

*Novas armas aéreas usadas pelos alemães*

*PARIS (AP) Os alemães estão usando aviões de propulsão a jato e foguete e vários outros dispositivos "da última moda" contra os caças noturnos Aliados, Tenente. O coronel B. Johnson, Natchitoches, Louisiana, comandante de um grupo P-61 Black Widow, disse hoje. "Nas últimas noites, contamos de 15 a 20 aviões a jato", disse Johnson. "Eles às vezes voam em formações de quatro, mas com mais frequência voam sozinhos."*

*~ The Day , New London, Connecticut*

O 422 NFS no início daquele ano havia sido credenciado com cinco "mortes" noturnas em V-1 Buzz Bombs voando para seus alvos na Inglaterra. De todos os pilotos e operadores de radar que avistaram e destruíram os V-1s, nenhum mencionou qualquer semelhança com essas "bolas de luz". Os pilotos que encontraram V-1s e "bolas de luz" atestam o fato de que essas experiências foram completamente diferentes. Na mesma luz, muitos Night Fighters também experimentaram o fogo de St.

Elmo, e novamente afirmaram que há um mundo de diferença entre essas descargas de eletricidade estática de suas aeronaves e seus encontros com essas "bolas de luz" aparentemente controladas. No que diz respeito a dispositivos de "interferência",

No final de novembro e início de dezembro de 1944, os NFS 415, 417 e 425 estacionados na França começaram a relatar encontros semelhantes com "bolas de luz". No dia 27 de novembro, um dos avistamentos mais populares da história dos OVNIs durante a guerra ocorreu; o seguinte excerto estranho vem do relatório do Tenente Schlueter de uma missão intrusa:

*Ao retornar à base, viu uma luz vermelha através da área a cerca de 35 milhas ENE do ponto A. Chegou a cerca de 2.000 pés de estibordo e então desapareceu em uma longa faixa vermelha.*

~ 27 de novembro de 1944, dados históricos de 415. Exército americano

Este avistamento de "uma luz vermelha" voando pelo ar foi feito por Lts. Edward A. Schlueter e Donald J. Meiers, e foi o primeiro encontro com o que o Tenente Meiers mais tarde se referiu como um "foo fighter". Em 31 de dezembro, Bob Wilson, um correspondente da Associated Press, visitou e entrevistou membros do 415º NFS em sua base em Dijon, França. No dia 2 de janeiro, o artigo do sindicato da AP chegou a todos os principais jornais dos Estados Unidos. O *Chicago Tribune* publicou a história como: "Sinalizadores misteriosos

acompanham os pilotos noturnos dos EUA; os ianques chamam a arma nazista de 'Foo Fighter'. O *St. Louis Post Dispatch* publicou como, "Mysterious 'Foo Fighters,' Balls of Fire, Trail US Night Flyers." e The *Indy Newsapimentado* como, "Foo Fighters 'Are New German Secret Weapon". O *New York Times* publicou a história como "Balls of Fire Stalk US Fighters in Night Assaults Over Germany". e nele estava a descrição do Tenente Meiers dos foo fighters "Misteriosos":

*Um foo fighter me pegou a 700 pés e me perseguiu por 20 milhas no Vale do Reno ", disse Meiers." Eu virei para estibordo e duas bolas de fogo viraram comigo. Estávamos indo a 260 milhas por hora e as bolas estavam nos acompanhando. Em outra ocasião, quando um foo fighter nos pegou, eu mergulhei a 360 milhas por hora. Ele se manteve afastado das pontas de nossas asas por um tempo e depois disparou para o céu. Quando vi as coisas pela primeira vez, tive o terrível pensamento de que um alemão no chão estava pronto para apertar um botão e explodi-las. Mas eles não explodiram ou nos atacaram. Eles apenas parecem nos seguir como o fogo-fátuo.*

~ *NY Times* , 2 de janeiro de 1945

Agora, em fevereiro de 1945, esses avistamentos se espalharam da Bélgica e da França para as bases do Night Fighter dos EUA em Pontedera e Pisa, Itália. O 416º NFS estacionado em Pisa também começou a detectar "foo fighters" em fevereiro de 1945.

Aqui estão alguns trechos dos dados históricos do 416º NFS:

*Nossas equipes estão começando a relatar misteriosas luzes laranja-avermelhadas no céu perto de La Spezia e também no*

*interior. Esses "foo fighters" foram perseguidos, mas ninguém conseguiu fazer contato. O GCI (Ground Control Radar) e a inteligência professam estar confusos com essas aparições fantasmagóricas. A hipótese de que os foo-fighters são uma manifestação pós-conhaque foi refutada. Até mesmo os abstêmios observaram os estranhos e misteriosos foo-fighters que também foram observados na França e na Bélgica.*

~ 17 de fevereiro de 1945, dados históricos do 416º. USArmy

*Três patrulhas também foram realizadas, e vários foo-fighters foram observados.*

~ 18 de fevereiro de 1945, dados históricos de 416º. Exército americano

Quase ao mesmo tempo, o 416º NFS estava relatando "foo fighters", o 414º NFS baseado em Pontedera começou a detectar essas "bolas de fogo" no início do mês de fevereiro. Aqui está um encontro com o que se acredita ser uma aeronave a jato, principalmente o Me262:

*Às 01h50, o lutador viu um jato de fogo, que saiu imediatamente a oeste de Viareggio. Este jato de chamas parecia estar entre 10.000 e 13.000 pés. Fighter deu início à perseguição imediatamente. Durante a perseguição, mais dois jatos de chamas foram observados com o último jato de chamas continuando até que se perdesse nas nuvens abaixo de 6.000 pés. Esta aeronave de propulsão a jato fez duas curvas de 290 graus e continuou em um curso estreito e perdendo altitude durante a perseguição. O caça perseguiu a aeronave de*

*propulsão a jato por cinquenta milhas mar adentro a oeste de Pisa, em um 240 e 270 graus. indo para onde a aeronave se perdeu nas nuvens. Devido à falta de gás, o lutador interrompeu a perseguição às 02h15 e retornou à base. Durante a perseguição, em um curso reto e nivelado, o lutador indicava uma velocidade aérea de 290 MPH (velocidade de solo de aproximadamente 350 - 360 MPH) e quando o caça mergulhou a 6.000 pés, ele indicou que uma velocidade do ar de 400 MPH. O caça foi incapaz de obter contato AI. (AI é um radar de interceptação de aeronaves.)*

~ 12AF-AB1-H2, 16 de fevereiro de 1945, Relatório de Operações, 414º Esquadrão de Caça Noturno

E mais um encontro que o 414º NFS teve com "bolas de fogo:"

*Cinco das nossas viúvas patrulharam as linhas de frente na área norte e sul de Bolonha por um total de 12h05 sem incidentes na noite passada. Entre 2200 horas e meia-noite Tenente Gordon e F / O (Oficial de Campo - que serviu como operador de Radar) Gigerrich, Tenente Dohrman e F / O Beam viram 'bolas de fogo' ao norte e noroeste de Bolonha variando de 10.000 pés . a 5.000 pés.*

~ 12AF-AB1-H2, 27 de fevereiro de 1945, Relatório de Operações, Esquadrão de Caça 414th Night Fighter

De importância fundamental para a compreensão dos avistamentos de "jatos" do 414º é o fato de que um destacamento de seis P-61s e 26 Oficiais do 414º foram enviados

para Florennes, Bélgica, em 27 de janeiro de 1945 para completar seu treinamento de conversão dos britânicos Beaufighter para o P-61 Black Widow. Eles receberam este treinamento de conversão de ninguém menos que o 422º NFS. Dos pilotos com quem falei do 414º, todos se lembram de ter ouvido histórias de 422º pilotos a respeito dos avistamentos de "jatos". Tripulações treinadas do P-61 começaram a chegar a Pontedera, Itália, no dia 8 de fevereiro de 1945. Dias depois, o 414º também avistou essas "bolas de fogo" e no dia 16 avistou o primeiro "jato" da unidade. Algo muito semelhante ocorreu com os 416 pilotos mais ou menos no mesmo período. Em 16 de dezembro de 1944, os alemães começaram sua investida nas Ardenas, no sul da Bélgica, conhecido como Bulge. Esta operação foi planejada pelos alemães nesta época por causa do mau tempo, de modo que os Aliados não puderam usar seu poder aéreo para impedir a ofensiva. A única aeronave que os Aliados podiam voar com esse tempo era sua força de caça noturna, portanto, o 416º recebeu a ordem de enviar um pequeno destacamento de aeronaves Mosquito de Pisa, Itália para Etain, França, para auxiliar o 425º NFS. Em suas rotações de volta à Itália no início de fevereiro, várias tripulações do destacamento do 416º fizeram uma parada no 415º NFS em Dijon, França, para abastecer suas aeronaves, fazer pequenos reparos e visitar amigos. Foi nessa época que os 416 pilotos se familiarizaram com o foo fighter. Após seu retorno à Itália, na noite de 17 de fevereiro de 1945, o primeiro foo fighter foi relatado sobre o Vale do Pó por Lts. George Schultz e Frankie Robinson. Verifiquei esses fatos com esses dois homens durante as entrevistas.

Esses fatos requerem uma investigação sobre as operações do caça noturno alemão durante o período de outubro de 1944 a fevereiro de 1945. A única unidade operacional do caça noturno alemão, 10 / NJG / 11, estava apenas começando as operações em meados de dezembro de 1944, apenas 50 milhas ao sul de Berlim. Adolf Hitler atribuiu pessoalmente a esta unidade a tarefa de defender Berlim, e apenas Berlim! Fritz Wendel, o piloto de teste chefe do Me262, fez uma visita ao 10 / NJG / 11 em sua estação em Burg bei Magdeburg. Seu relatório em 19 de fevereiro de 1945 continua:

*O NJG 11 (Night Fighter Squadron) está estacionado em Burg bei Magdeburg nas últimas semanas, esta unidade pertencente ao Kommando Welter. O Oberleutnant Kurt Welter está actualmente a efectuar operações de voo noturno utilizando o método "Wilde Sau" com o Me262. (Este método de combate noturno incorporou o uso de um caça diurno, não equipado com radar de interceptação aérea, e grandes destacamentos de baterias de holofotes para iluminar os bombardeiros aliados.) Ele está usando o tipo Me262 padrão com alguns acréscimos: uma luz ultravioleta, mapa luz de leitura e um indicador de direção de emergência. Welter é o único voando neste tipo de operação no momento, e usando o referido sistema derrubou cinco aeronaves inimigas. Os outros cinco pilotos sob seu comando no momento estão sendo treinados novamente. A unidade possui seis aeronaves,*

~ Morgan

Kurt Welter foi nomeado para formar o primeiro destacamento de teste Me 262 Night Fighter (Erprobungs-Kommando) em 2 de

novembro de 1944. Este foi o único equipamento alemão Jet Night Fighting na Segunda Guerra Mundial e até a última semana de fevereiro de 1945, Kurt Welter foi o único piloto voando a aeronave Me 262 à noite. O destacamento de Welter não se tornou operacional até meados de dezembro de 1944, com apenas dois Me 262 1-a. Suas ordens eram para interceptar os ataques noturnos de bombardeiros Mosquito que atingiam Berlim, conhecido como "Expresso de Berlim". Esses fatos dão a Welter muito pouco tempo para organizar, recrutar, equipar e voar todas as missões que os pilotos aliados afirmam ter voado. Nenhuma missão noturna foi realizada pelo Me262 ou pelo Me163 no teatro de operação italiano. (Morgan)

Com base em entrevistas com dez membros do 422 NFS que viram jatos ou estavam em posições de autoridade dentro da unidade, nenhum mencionou o fato de que as luzes de busca foram vistas em conjunto com os avistamentos dos Me262s. A unidade de Welter voou exclusivamente com o suporte de baterias de holofotes até março de 1945, quando o primeiro radar equipado com o Me262-1a / U1 chegou a sua base ao sul de Berlim. (Morgan) Isso ainda nos deixa com a questão do caça-foguetes Me163. O Segundo Esquadrão de Jagdgeschwader (JG) 400, o primeiro e único Me163 Combat Wing, estava estacionado no aeródromo de Venlo na Holanda e teve ação limitada até ser retirado para a ala principal em Brandis, ao sul de Leipzig, em julho de 1944. Na Brandis, JG 400 viu isso ' O pico de desempenho operacional foi em 28 de setembro de 1944, quando foi capaz de embaralhar 9 Me163s para interceptar um ataque de bombardeio diurno dos

**Aliados. Este caça-foguetes foi usado apenas como um interceptor diurno para bombardeiros, não existem registros sobre o teste noturno do Me 163 no campo de aviação experimental alemão, E-Stelle Rechlin, que é onde todas as aeronaves experimentais foram testadas para voos noturnos. (Morgan, Price, Ziegler.)**

**Mano Zeigler, que voou como um dos principais pilotos de teste atribuídos ao Erprobungs-Kommando 16 e mais tarde um piloto de foguete no JG 400, comentou sobre a praticabilidade de voar em uma missão noturna em um Me163, "Tentando pousar no escuro você espalhou em pequenos pedaços pelo campo!" (Ziegler) Esta aeronave também tinha um raio de combate efetivo de não mais que 25 milhas sob condições visuais perfeitas e, portanto, limitou as operações do JG 400 à área de Leipzig durante a guerra. Até onde pude pesquisar, não encontrei nenhum avistamento noturno dos Aliados de "jatos" nas áreas da Grande Berlim ou Leipzig.**

**Os avistamentos italianos de "jatos" e "foo fighters" são muito importantes do ponto de vista de que esses eventos foram relatados somente depois que os pilotos fizeram contato com seus esquadrões irmãos na França e na Bélgica. Dos pilotos e operadores de radar com quem falei do 414º e 416º NFSs, esses homens se lembram de ter ouvido sobre esses encontros de membros do 415º e 422º NFS e não de oficiais de Inteligência Aérea (S-2) em seus próprios esquadrões nem do 12º Relatórios de inteligência da Força Aérea. Por causa do fato de que os avistamentos do 422º e do 415º NFSs foram levados a sério o**

suficiente para que seus oficiais do Esquadrão de Inteligência os relatassem à Inteligência da 9ª Força Aérea, isso tornou um pouco mais fácil para os pilotos relatarem essas experiências "estranhas" sem medo de retribuição . Dos 23 pilotos e operadores de radar que entrevistei do 415º e 416º NFSs que relataram ter visto foo fighters, nenhum pôde ser convencido do fato de que esses eram avistamentos de "jatos". Mesmo da nossa perspectiva histórica hoje, que mostra conclusivamente a falta de qualquer evidência documentada de que o Me163 ou o Me262 voou em missões noturnas sobre os Vales do Reno ou Po de outubro de 1944 até março de 1945, os pilotos do 414º e 422º NFSs estão em uma perda para explicar seus encontros com "jatos". Eu perguntei aos veteranos que haviam voado em caças para todos os climas depois da guerra se eles poderiam relacionar seus avistamentos de jatos com avistamentos mais contemporâneos de jatos à noite. Isso gerou um pouco de confusão, esses pilotos não podiam afirmar com certeza que se tratava de eventos semelhantes. ninguém pôde se convencer do fato de que se tratava de avistamentos de "jatos". Mesmo da nossa perspectiva histórica hoje, que mostra conclusivamente a falta de qualquer evidência documentada de que o Me163 ou o Me262 voou em missões noturnas sobre os Vales do Reno ou Po de outubro de 1944 até março de 1945, os pilotos do 414º e 422º NFSs estão em uma perda para explicar seus encontros com "jatos". Eu perguntei aos veteranos que haviam voado em caças para todos os climas depois da guerra se eles poderiam relacionar seus avistamentos de jatos com avistamentos mais contemporâneos de jatos à noite. Isso gerou um pouco de confusão, esses pilotos não podiam afirmar com certeza que se

tratava de eventos semelhantes. ninguém pôde se convencer do fato de que se tratava de avistamentos de "jatos". Mesmo da nossa perspectiva histórica hoje, que mostra conclusivamente a falta de qualquer evidência documentada de que o Me163 ou o Me262 voou em missões noturnas sobre os Vales do Reno ou Po de outubro de 1944 até março de 1945, os pilotos do 414º e 422º NFSs estão em uma perda para explicar seus encontros com "jatos". Eu perguntei aos veteranos que haviam voado em caças para todos os climas depois da guerra se eles poderiam relacionar seus avistamentos de jatos com avistamentos mais contemporâneos de jatos à noite. Isso gerou um pouco de confusão, esses pilotos não podiam afirmar com certeza que se tratava de eventos semelhantes. que mostra conclusivamente a falta de qualquer evidência documentada de que o Me163 ou o Me262 voaram missões noturnas sobre o Reno ou os Vales do Po de outubro de 1944 até março de 1945, os pilotos do 414º e 422º NFSs não sabem explicar seus encontros com "jatos." Eu perguntei aos veteranos que haviam voado em caças para todos os climas depois da guerra se eles poderiam relacionar seus avistamentos

de jatos com avistamentos mais contemporâneos de jatos à noite. Isso gerou um pouco de confusão, esses pilotos não podiam afirmar com certeza que se tratava de eventos semelhantes. Eu perguntei aos veteranos que haviam voado em caças para todos os climas depois da guerra se eles poderiam relacionar seus avistamentos de jatos com avistamentos mais contemporâneos de jatos à noite. Isso gerou um pouco de confusão, esses pilotos não podiam afirmar com certeza que se tratava de eventos semelhantes. Eu perguntei aos veteranos que haviam voado em caças para todos os climas depois da guerra se eles poderiam relacionar seus avistamentos de jatos com avistamentos mais contemporâneos de jatos à noite. Isso gerou um pouco de confusão, esses pilotos não podiam afirmar com certeza que se tratava de eventos semelhantes.

Como afirmei antes, não apenas American Night Fighters estavam fazendo avistamentos dessa natureza. Tripulações britânicas e canadenses de Night Fighter estavam avistando foo fighters e "bolas de fogo" em suas aeronaves em missões de intrusão sobre o Reich. Tripulações canadenses voando em Lancasters britânicos (Lancs) no Comando de Bombardeiros relataram encontros com o que chamaram de "espantalhos", que se acreditava serem foguetes controlados de forma "inteligente" projetados para aterrorizar tripulações de bombardeiros da RAF e RCAF em missões incendiárias noturnas. Curiosamente, após a guerra, a British Scientific Intelligence, MI6, descobriu que os aviadores do Eixo também relataram encontros com armas avançadas semelhantes a "foo fighters". (Jones) Que as tripulações de bombardeiros

britânicos Lancaster estavam familiarizadas com o termo "foo fighter" parece positivo. Consegui rastrear um piloto americano, Walter Sherrell, que voou em um Lancaster para o Comando de Bombardeiros Britânicos até que foi convidado (sob ameaça de revogar sua cidadania americana) a ingressar no US Army Air Corps. Walt Sherrell me informou que a primeira vez que ouviu falar do termo foo fighter foi de outras tripulações do Lanc britânico que os avistaram sobre a Alemanha em missões noturnas. Walt mais tarde soube dos foo fighters em primeira mão, desta vez ele estava voando em um B-29 americano em um ataque noturno incendiário sobre Tóquio: Walt Sherrell me informou que a primeira vez que ouviu falar do termo foo fighter foi de outras tripulações do Lanc britânico que os avistaram sobre a Alemanha em missões noturnas. Walt mais tarde soube dos foo fighters em primeira mão, desta vez ele estava voando em um B-29 americano em um ataque noturno incendiário sobre Tóquio: Walt Sherrell me informou que a primeira vez que ouviu falar do termo foo fighter foi de outras tripulações do Lanc britânico que os avistaram sobre a Alemanha em missões noturnas. Walt mais tarde soube dos foo fighters em primeira mão, desta vez ele estava voando em um B-29 americano em um ataque noturno incendiário sobre Tóquio:

*Ele ouviu seu co-piloto Orlo Hall exclamar: 'Oh, meu Deus!' Sherrell virou a cabeça a tempo de ver uma forma sombria com uma cauda de fogo atingir um B-29, após o qual o B-29 caiu em chamas. Vendo uma fina camada de nuvens à frente, ele voou para dentro dela, procurando abrigo. Ele mal havia emergido do outro lado quando um dos artilheiros relatou uma sombra seguindo à direita. Sherrell colocou "Southern*

*Belle" em um mergulho estridente e, com seu indicador de velocidade no ar lendo bem mais de 300 mph, retirou-se após perder cerca de 3.000 pés de altitude. Outro possível Baka foi avistado, desta vez à esquerda. Sherrell dobrou o B-29, com potência total, em uma subida íngreme curva à direita e em algumas nuvens. Depois de vários outros mergulhos e escaladas, eles não viram mais 'foofighters.*

~ Kerr

Não apenas rastreei o comandante de "Southern Belle", Walt Sherrell, mas também pude entrevistar outros tripulantes: Edward Ososky, navegador; Ernest Rasmussen, engenheiro de vôo; Eugene Horton, artilheiro esquerdo; Don Thrane, artilheiro direito e Leland Sawyer, artilheiro de cauda. Todos eles confessaram ter visto vários foo fighters naquela manhã, eu tenho aproximadamente quatro horas de narrativas gravadas desses membros da tripulação. Este é talvez um dos melhores avistamentos múltiplos que eu coletei sobre os foo fighters. A tripulação também chama a "bola de fogo" que eles viram perseguindo seu avião de bomba "Baka". No Pacífico, esse fenômeno raramente era conhecido pelo nome de foo fighter, mas era mais comumente conhecido como "bolas de fogo", "bolas de luz", "robombs", "bombas baka,

*Às 1412z (horário Zulu), um ataque "robomb" veio do nariz, 500 pés acima e várias centenas de metros à direita, conforme relatado por um A / C. (Comandante da aeronave) era uma grande bola de fogo vermelha vista primeiro a 1000 jardas e passando por cima diretamente para a retaguarda. Isso ocorreu pouco antes do lançamento da bomba.*

**~ 20 de abril de 1945, Relatório de missão consolidado, 499º BG**  
Embora o termo "robomb" pareça ter sido isolado do 499º Grupo de Bombardeiros neste momento, centenas de outros avistamentos de "bombas baka", "kamikazes" e "bolas de fogo" foram relatados por todos os 20 grupos de bombas da 20ª Força Aérea em ataques noturnos sobre o Japão durante os meses de abril e maio de 1945. A evidência documental desses encontros desarruma os registros do Grupo de Bombardeiros armazenados nos Arquivos Nacionais, Grupo de Registro 18. Quando fiz uma viagem de pesquisa aos Arquivos Nacionais em 1992, eu previra que levaria vários dias pesquisando os registros do Grupo de Bombardeiros da 20ª Força Aérea antes que eu encontrasse qualquer coisa substancial nessas "bolas de luz". Bem, logo no primeiro dia em que estive nos arquivos, logo percebi que seria inundado por avistamentos dessa natureza. O 504º Grupo de Bombardeiros sozinho teve 40 avistamentos da incrível bomba baka apenas na missão de 25 de maio. A maioria dos avistamentos feitos pela 20ª Força Aérea sobre o Japão centram-se nos ataques incendiários de 23 e 25 de maio em Tóquio, com quase todas as descrições de bombas baka sendo uma "bola de fogo" ou uma "bola de luz".

Um veterano de combate do 52º Esquadrão, 29º Grupo de Bombardeiros, 20º AF, Fred Pawlikawski, contou-me sua experiência com o que chamou de "bola de fogo". Seu relato é correto e foi verificado com outros membros da tripulação de seu B-29, "The Fire Bug". Fred afirmou que não tinha ideia do que era essa coisa e não iria especular, embora tivesse ouvido

várias especulações de outros membros da tripulação. A "bola de fogo" que seguiu sua aeronave não parecia representar uma ameaça. Ele se recusou a acreditar que eles eram bakas etc., ele sabia de várias outras tripulações do 29º Grupo de Bombardeiros que também haviam feito isso acontecer. Eu verifiquei isso também. Tenho o maior respeito por este homem porque ele viveu mais de 50 anos após esta experiência e ainda não encontrou uma explicação, incluindo OVNI, o que é satisfatório para ele. Ele não está ciente de nada que possa se mover como a "bola de fogo" que ele viu na missão incendiária de 25 de maio sobre Tóquio.

Muitos membros da tripulação afirmam que o que estavam encontrando eram as bombas "Baka" ou "Crazy". A bomba Fuji MXY-8, Modelo 11, Oka, ou o codinome aliado "Baka", era um planador com uma ogiva de 2.645 libras no nariz. Foi usado pela primeira vez contra a Marinha dos EUA na Batalha de Okinawa com sucesso mínimo. Em 27 de maio, o *New York Times* noticiou que os japoneses usaram várias bombas de baka contra as formações B-29 naquela noite anterior sobre Tóquio. Vários bakas foram declarados abatidos por artilheiros B-29, embora nenhum, que eu saiba, tenha sido verificado. (27 de maio de 1945, *NY Times*) A bomba baka foi projetada pela Marinha Japonesa como uma arma de defesa anti-navio ou costal. Seu sistema de orientação era geralmente um kamikaze de 20 a 25 anos, o planador era equipado com três pequenos motores de foguete sólidos com um empuxo total de 1.800 libras em um período de dez segundos. Esta arma foi lançada a cerca de duas a três milhas de seu alvo por um bombardeiro G4M3

Betty e lançada em um declive. Enquanto nesta descida de 50 graus, os três foguetes podem ser disparados individualmente para ganhar uma velocidade máxima de aproximadamente 500 MPH. Um total de 755 Oka 11 foram construídos pelo Primeiro Arsenal Técnico Naval em Yokosuka e pelo Primeiro Depósito Aéreo Naval em Kasumigaura. Após seu fracasso na Batalha de Okinawa, o Oka 11 foi descontinuado e substituído pelo Oka 22. Cinquenta dessas bombas suicidas foram planejadas para produção no First Naval Technical Air Arsenal em Yokosuka e mais 200 na Aichi Aircraft Company em Nagoya. Antes do fim da guerra, apenas 50 deles foram produzidos com apenas um voo de teste em julho de 1945. Durante o teste de voo do primeiro Oka 22, os foguetes falharam, fazendo com que a bomba parasse em um estol do qual o piloto nunca se recuperou. (USSBS)

Agora vamos olhar para este relatório importante feito por uma tripulação do 500º Grupo de Bombardeios, 20º AF, em um ataque à fábrica de aeronaves de Tichikawa, Tóquio, Missão nº 38, 3 de abril de 1945:

*Nesta missão, misteriosas 'bolas de fogo' foram observadas por várias tripulações durante o curso da missão. O tenente Althoff e a tripulação em Z Square 19 observaram um próximo ao fim da terra a 9000 pés a cerca de 0147. A 'Bola de Fogo' foi vista pela primeira vez no nível 5:00, cerca de 300 jardas atrás do B-29. Tanto quanto pode ser determinado, a 'Bola de Fogo' era aproximadamente do tamanho de uma bola de basquete. Quando uma ação evasiva foi tomada pelo B-29 na forma de curvas, a 'Bola de Fogo' girou dentro do B-29 e*

*continuou seguindo. Parecia que cada vez que o B-29 fazia uma curva, a 'Bola de Fogo' ficava para trás, mas logo de cara iria alcançá-la. O B-29 perdeu altitude, descendo para 6.000 pés, a fim de ganhar velocidade e finalmente uma velocidade do ar de 295, velocidade a que a 'Bola de Fogo' seguido por cerca de cinco ou seis minutos. Um membro da tripulação achou que foi capaz de ver uma asa em conexão com a 'bola' e que a asa tinha uma luz de navegação acesa na ponta.*

**~ 3 de abril de 1945. Relatório da Missão Consolidado, Missão nº 38, 500º Grupo de Bombas**

**Este relatório foi encaminhado para a 73ª Bomb Wing Intelligence, depois para a 20ª AF e, em seguida, transmitido ao Diretor de Inteligência das Forças Aéreas do Exército, Áreas do Oceano Pacífico. O relatório resultante publicado por meio deste escritório em 7 de abril de 1945 foi intitulado: "B-29s observaram em 3 de abril de 1945 uma 'BOLA DE FOGO' que foi sujeita a algum controle definitivo. Esta é uma tentativa de descrever o fenômeno e defini-lo com um olho nos mais recentes campos de interesse e desenvolvimento japoneses. " Agora leia a conclusão deste relatório:**

*As três probabilidades discutidas são baseadas no interesse que os japoneses têm no desenvolvimento alemão de unidades a jato. É impossível, a partir da evidência fragmentária de uma experiência inicial com esta arma, ser mais definitivo.*

**Infelizmente, esta isenção de responsabilidade moderada não circulou de volta para os Grupos Bombardeiros. Os oficiais de inteligência da unidade individual receberam informações detalhadas sobre as bombas de baka e fotos e diagramas dos**

**bakas capturados na Ilha de Okinawa. Vários oficiais da unidade baka em Okinawa foram capturados e interrogados. Esses relatórios de interrogatório foram redistribuídos e mensagens teletivadas foram recebidas pelos Grupos de Bombardeiros individuais. Este relatório intitulado "Outro foguete?" foi despachado para os oficiais de Inteligência S-2 dos Grupos de Bombardeiros em 22 de maio de 1945 do Gabinete do Chefe de Contra-espionagem, GHQ, Comando do Pacífico das Forças Aéreas**

*A provável existência de um segundo avião com propulsão por foguete japonês foi revelada no interrogatório de prisioneiros de guerra. O primeiro foi BAKA. O novo avião é descrito como projetado para funções de interceptador, em particular para combater B-29s. Tem uma taxa de subida extraordinariamente alta e tem a reputação de ser capaz de atingir 30.000 pés em aproximadamente três minutos. Este número é igualado apenas pelo interceptor de propulsão por foguete alemão Me163. Na aparência geral, diz-se que o novo avião se assemelha ao BAKA, tendo aproximadamente 20 pés de comprimento e 20 pés de envergadura. Seu peso é de aproximadamente 3.000 libras.*

*De acordo com o POW, dois canhões de 20 mm são fixados no nariz e a propulsão é feita por meio de foguetes sólidos, podendo haver controle de jato para aumentar a manobrabilidade. O avião é lançado do solo e está no ar a cerca de 30 metros. Nenhum trem de pouso ou patins estão instalados. O tempo máximo de vôo é limitado a sete minutos, em comparação com 10-12 minutos para o Me163 em potência máxima.*

**~ Extrato do Resumo Diário de Inteligência -22 de maio de 1945, Escritório do Chefe de Contra-inteligência, GHQ, AFPAC**

**Em uma entrevista no pós-guerra com o diretor da Mitsubishi Heavy Industries, Yasujiro Okana expôs a tentativa do Japão de duplicar o Me163 alemão que foi chamado de Oka 22, o próximo na série para o Oka 11. Isso foi conseguido ao receber os dados técnicos alemães para este caça-foguetes e simplesmente tentando uma duplicação. O resultado foram duas aeronaves experimentais, o J8M1 Shusui e o Ki-201. O J8M1 foi testado em voo sem motor no dia 8 de janeiro de 1945 com sucesso limitado. Somente em 7 de julho de 1945, entretanto, ele foi testado com um motor de foguete. Ele caiu na decolagem, encerrando abruptamente o programa de caça-foguetes japonês. (USSBS, Apêndice 5)**

**Pelo que pude determinar, nenhum bakas foi usado contra qualquer bombardeiro americano. Muitas das tripulações que haviam experimentado esses avistamentos não conseguiam engolir a noção de que um planador com uma ogiva de uma tonelada enfiada em seu nariz poderia perseguir um bombardeiro, em alguns casos até 500 milhas e à noite! Durante os meses de abril e maio de 1945, os escritórios de inteligência da 20ª Força Aérea estavam quebrando a cabeça tentando entender o que todas aquelas tripulações de bombardeiros estavam vendo. Nenhuma resposta real foi informada aos Grupos de Bombardeiros individuais e então a guerra terminou. Esses aviadores foram mandados para casa sem nenhuma resposta real sobre o que eram essas misteriosas**

"bolas de fogo". Este fenômeno estava em uma proporção quase epidêmica no final de maio de 1945 e em uma ocasião uma tripulação de B-29 que relatou um destes "

Com os foo fighters sobre a Europa e as bombas de baka sobre o Japão, nenhuma resposta real foi fornecida às testemunhas sobre o que elas realmente viram. Talvez o Corpo de Aviação do Exército realmente não tivesse ideia do que estava acontecendo, esta parece ser a conclusão mais precisa. Com relação à facilidade com que fui capaz de localizar históricos de unidades oficiais, registros de inteligência e relatórios de missão desclassificados, o Corpo de Aviação do Exército realmente não fez nenhum esforço para encobrir sua ignorância. Portanto, qualquer conspiração de "encobrimento" está realmente fora de questão. Na época, os serviços de inteligência não tinham uma maneira real de rastrear um fenômeno tão grande, especialmente de teatro em teatro, e como esses encontros careciam de qualquer ameaça real, eles foram descartados em favor de fazer seu trabalho e lutar na guerra. *Revista American Legion*, Jo Chamberlin. Chamberlin foi o primeiro jornalista a publicar qualquer informação real sobre os avistamentos dos foo fighters em seu artigo de dezembro de 1945, "The Foo Fighter Mystery". Em uma entrevista que tive com o Sr. Chamberlin, ele reconheceu que aqueles documentos ainda estavam em seu porão, intocados desde 1945 e que ele prometeu nunca os distribuir. Depois que a guerra acabou e esses homens voltaram a seus papéis civis na vida, nenhum deles realmente ouviu mais nada sobre esse mistério, isto é, até que os avistamentos de estranhos OVNI começaram a aparecer

**em seus jornais diários. Muitos desses veteranos começaram a acreditar que esses foo fighters que tinham visto durante a guerra eram OVNIs.**

**Então, por que passei por tantos problemas para minar a validade dos avistamentos "históricos" das bombas Me163, Me262 e Baka? Tenho certeza de que alguns aviadores aliados podem ter avistado Me262s sobre a área de Berlim à noite, mas o número absoluto de tais encontros pode ser apenas dezenas de avistamentos. Como um Canadian Night Fighter me disse, aqueles que tiveram o azar de ter visto um Me262 sobre Berlim podem não ter vivido o suficiente para contar sobre isso. Originalmente, quando comecei a coletar narrativas sobre "jatos" avistados à noite, eu queria contrastá-los com avistamentos de foo fighter, ou seja, dividi-los em eventos separados. Logo depois, comecei a perceber que os foo fighters eram descrições ingênuas de "jatos" ou vice-versa. O problema neste ponto era encontrar alguém com patente para verificar esses avistamentos de "jato". Isso era questionável na melhor das hipóteses, no 422º na Bélgica, tanto o comandante quanto o oficial assistente de inteligência estavam em sérias dúvidas quanto à validade da hipótese do "jato", enquanto o comandante do 414º na Itália estava bastante certo de que esses eventos eram "jatos". Isso, para mim, parecia estar ao contrário.**

**Havia uma probabilidade maior de caças noturnos sobrevoando o Noroeste da Alemanha de avistar "jatos" do que no norte da Itália. Dados os fatos históricos, cheguei à conclusão de que "se" o Me262 voou no noroeste da Alemanha ou no vale do Pó,**

no norte da Itália, foi apenas um número muito pequeno de vezes. Isso ainda deixa uma grande maioria dos avistamentos de "jato" não contabilizados. Meu objetivo absoluto aqui é a exatidão histórica, e nenhum outro motivo oculto, simplesmente a verdade. Esta foi uma decisão difícil de tomar, não me sinto confortável em tirar os louros de muitos aviadores altamente condecorados. Também consultei outros historiadores da aviação e eles também duvidam do grande volume de afirmações.

Se pudermos começar a aceitar o fato de que nem o Me163, o Me262 ou o Baka voaram missões noturnas sobre as áreas onde as tripulações relataram tê-los visto, devemos entender que esses aviadores viram, de fato, algo. O que eles viram? A variedade de avistamentos é realmente complexa, alguns relatos são de luzes isoladas enquanto outros aviadores relataram formações de luzes. Quando entrevistei os membros das tripulações que relataram esses eventos, as descrições individuais eram muito diferentes, assim como suas crenças individuais sobre o que tinham visto. Muito raramente as tripulações aéreas concordavam inteiramente com exatamente "o que" haviam visto, em outras palavras, esses avistamentos tendiam a ser altamente subjetivos. No caso de Donald J. Meiers avistar foo fighters, seu piloto, Ed Schlueter não pôde verificar com certeza o que Don estava vendo. Esses homens estavam na mesma aeronave e, no entanto, tiveram experiências completamente diferentes. De todos os avistamentos que eu coletei, muito poucos deles são avistamentos solitários, principalmente, esses objetos foram avistados por dois ou mais

aviadores a bordo da mesma aeronave simultaneamente. Mas devo esclarecer o fato de que há pouco, se houver, acordo entre todos os aviadores que entrevistei quanto ao que viram.

A primeira e principal conclusão que é tipicamente feita por pessoas que leram sobre os foo fighters, e não os viram, é que se trata de avistamentos de OVNI's. Muitos dos veteranos que viram foo fighters admitirão o fato de que foram avistamentos de OVNI's. A maioria dos veteranos, no entanto, acredita que o que viram foram armas alemãs e japonesas reais. Os ventos predominantes de crença entre esses veteranos da Segunda Guerra Mundial apontam para uma tentativa de "racionalização" desses eventos. De todos os avistamentos que explorei, nenhum pode ser identificado positivamente como outra coisa senão um encontro com uma "bola (s) de luz" que parecia estar sob controle inteligente. Esse é o resultado final. O resto são conjecturas, não fatos. Assim, qualquer um pode especular o que quiser, é um mundo livre. Um Leonard Wirkus do 416º NFS me disse que acreditava que os foo fighters eram discos voadores nazistas. Hoje, há um movimento popular em direção a essa crença. E sim, eu classifico isso como uma lenda de crença tecnológica. Eu pessoalmente não dou tanto crédito aos nazistas. Além disso, a teoria do disco voador nazista tem uma grande falha, ela falha em abordar as centenas de avistamentos feitos no Japão.

Como folclorista, tenho que classificar as histórias em categorias. Algumas histórias se assemelham a outras; em tais casos, as chamamos de "versão" de um conto. Mas algumas

histórias se assemelham a tipos conhecidos de histórias, mas diferem a tal ponto que a história pode ser rotulada como uma "variante" desse tipo. Os foo fighters podem ser rotulados como ambas as variantes das lendas de OVNI's ou de Will-o'-the-wisp, eles se assemelham a ambos em algum grau. Então, o que vem primeiro, a galinha ou o ovo? Como o foo fighter é uma continuação e modificação da lenda do Will-o'-the-wisp, ele está sozinho como sua própria variante. Assim, o foo fighter é o seu próprio tipo de lenda com versões como o Me163, o Me262 e a bomba Baka. A própria bomba Baka pode ser subdividida em suas próprias versões, como "bolas de luz, Então, o que tudo isso significa? Os humanos contam histórias sobre suas experiências incomuns e raramente concordam sobre a natureza exata dessas experiências. As histórias sobre experiências "sobrenaturais" seguem um caminho semelhante, pois tendem a se subdividir em uma variedade de interpretações diferentes. O fato de os foo fighters e as luzes do Will-o'-the-wisp se assemelharem a essa estrutura de tipo de história dinâmica indica que o que está sendo descrito é um fenômeno "natural" real e recorrente. Então, o que tudo isso significa? Os humanos contam histórias sobre suas experiências incomuns e raramente concordam sobre a natureza exata dessas experiências. As histórias sobre experiências "sobrenaturais" seguem um caminho semelhante, pois tendem a se subdividir em uma variedade de interpretações diferentes. O fato de os foo fighters e as luzes do Will-o'-the-wisp se assemelharem a essa estrutura de tipo de história dinâmica indica que o que está sendo descrito é um fenômeno "natural" real e recorrente.

Então, o que é esse fenômeno "natural"? Quase todas as histórias que reuni sobre os foo fighters e as luzes do fogo-fátuo envolvem especulações quanto à natureza da "bola de luz" que está sendo observada. Em todos os casos, essa "bola de luz" é descrita como movendo-se de maneira aparentemente inteligente. Assim, o movimento da luz em questão deve ser considerado de interesse primordial. Em 1799, o fenômeno da ilusão autocinética foi descoberto por um astrônomo, Alexander Von Humbolt. Ele notou que se alguém olhasse para uma estrela brilhante ou um planeta a olho nu, ele começaria a se mover para frente e para trás. Ele chamou esse fenômeno de "Sternschwanken" ou "Swinging Stars". Ele presumiu que era uma ocorrência astronômica, mas ainda não sabia como isso era possível. De 1799 a 1857, esse fenômeno foi tratado como um atributo real e físico de algumas estrelas, até que o Dr. G. Schweitzer descobriu que esse movimento oscilante também podia ser observado com luzes terrestres. (Schweitzer)

O Dr. Schweitzer então embarcou em uma busca para encontrar outros exemplos em que se observou que luzes terrestres tinham esse movimento oscilante. Ele logo foi inundado com relatos escritos de toda a Europa sobre o "Irrlicht" ou melhor, a versão alemã do Will-o'-the-wisp. Uma dessas versões do conto tinha um fantasma sem cabeça vagando pelo campo balançando uma lanterna para frente e para trás em busca de sua cabeça decepada. A versão em inglês tem Jack, um demônio, como o portador da lanterna oscilante, daí Jack of the Lantern, ou Jack-o'-lantern. Neste conto, Jack vagueia pelo campo balançando

uma lanterna em busca de sua cabeça. Em quase todos os contos, a lanterna "oscilante" é uma descrição constante e recorrente. Não parece estranho que um fantasma sem cabeça precise de uma lanterna para procurar sua cabeça? Seus olhos estão em sua cabeça, então por que o fantasma vagaria pelo campo balançando uma lanterna de um lado para o outro, a menos que esta seja realmente uma descrição central do que está sendo visto? Em francês, esse fenômeno é conhecido como "Feu Follet" ou um lunático impetuoso. Esse nome é derivado do movimento aparentemente aleatório dessa "bola de fogo". Em latim, o nome desse fenômeno é ignis erraticus, ou fogo errático. Esse nome é derivado do movimento aparentemente aleatório dessa "bola de fogo". Em latim, o nome desse fenômeno é ignis erraticus, ou fogo errático. Esse nome é derivado do movimento aparentemente aleatório dessa "bola de fogo". Em latim, o nome desse fenômeno é ignis erraticus, ou fogo errático.

Acreditava-se popularmente que se alguém tentasse seguir essa lanterna fantasmagórica, esse demônio o desviaria e o afogaria em um pântano. Isso era conhecido como "conduzido por uma lanterna" ou "conduzido por pixie" ou "pixelizado", que deve ser desviado por um Pixie que também carregava uma lanterna oscilante. Foi por causa desse tipo de folclore que o Dr. Schweitzer conduziu experimentos em um laboratório que observou esse movimento oscilante aleatório de um ponto de luz. Por meio desses experimentos, o Dr. Schweizer demonstrou conclusivamente que esse movimento era um fenômeno subjetivo e que as próprias estrelas não se moviam. Em 1887, H.

Aubert cunhou o termo "autokinetische empfindung" ou "a sensação autocinética". (Adams) Aqui, um termo holandês para o fogo-fátuo, "dwaalster", ou uma "estrela errante" é de grande interesse. Aqui estão alguns nomes holandeses para o Will-o'-the-wisp que são muito reveladores: Dwaallicht --luz errante; Wildelanteern - lanterna errante; Spooklicht --spook light; Dwarloch - luz errante; Wandelende Kaars - velas errantes. Esses nomes por si só denunciam o fato de que as lendas sobre o Will-o'-the-wisp tiveram e têm uma relação com as ilusões visuais e perceptivas de movimento, especialmente ao ver luzes à noite. Quase todos os pilotos que entrevistei que encontraram os foo fighters comentaram que as luzes pareciam "brincar com eles". A base latina da palavra ilusão é illudere, que significa brincar ou zombar. Aqui estão alguns nomes holandeses para o Will-o'-the-wisp que são muito reveladores: Dwaallicht --luz errante; Wildelanteern - lanterna errante; Spooklicht --spook light; Dwarloch - luz errante; Wandelende Kaars - velas errantes. Esses nomes por si só denunciam o fato de que as

**lendas sobre o Will-o'-the-wisp tiveram e têm uma relação com as ilusões visuais e perceptivas de movimento, especialmente ao ver luzes à noite. Quase todos os pilotos que entrevistei que encontraram os foo fighters comentaram que as luzes pareciam "brincar com eles". A base latina da palavra ilusão é illudere, que significa brincar ou zombar. Dwarloch - luz errante; Wandelende Kaars - velas errantes. Esses nomes por si só denunciam o fato de que as lendas sobre o Will-o'-the-wisp tiveram e têm uma relação com as ilusões visuais e perceptivas de movimento, especialmente ao ver luzes à noite. Quase todos os pilotos que entrevistei que encontraram os foo fighters comentaram que as luzes pareciam "brincar com eles". A base latina da palavra ilusão é illudere, que significa brincar ou zombar. Dwarloch - luz errante; Wandelende Kaars - velas errantes. Esses nomes por si só denunciam o fato de que as lendas sobre o Will-o'-the-wisp tiveram e têm uma relação com as ilusões visuais e perceptivas de movimento, especialmente ao ver luzes à noite. Quase todos os pilotos que entrevistei que encontraram os foo fighters comentaram que as luzes pareciam "brincar com eles". A base latina da palavra ilusão é illudere, que significa brincar ou zombar. Quase todos os pilotos que entrevistei que encontraram os foo fighters comentaram que as luzes pareciam "brincar com eles". A base latina da palavra ilusão é illudere, que significa brincar ou zombar. Quase todos os pilotos que entrevistei que encontraram os foo fighters comentaram que as luzes pareciam "brincar com eles". A base latina da palavra ilusão é illudere, que significa brincar ou zombar.**

**O estudo da ilusão autocinética foi principalmente isolado para**

o laboratório, isto é, até abril de 1944, quando os drs. Ashton Graybiel e Brant Clark começaram a fazer experiências com essa ilusão em aviadores voando à noite. Foi descoberto que essa ilusão teve um grande impacto sobre os aviadores que voavam à noite. Em particular, essa ilusão ocorreria quando os aviadores comesçassem a se formar em estrelas, planetas ou luzes de solo brilhantes, confundindo-os com outras aeronaves. Os pilotos que haviam testemunhado os movimentos cinéticos automáticos aleatórios de luzes brilhantes no céu noturno, muitas vezes os confundiam com aeronaves e começavam uma perseguição. Como os aviadores não estavam cientes do fato de estarem sofrendo de falsos sinais visuais e ilusões, eles começaram a interpretar essas sensações visuais como "reais" movimento e assim começaria a acreditar que uma luz estacionária estava fazendo manobras notáveis. Na verdade, os pilotos ingênuos não foram os únicos a observar essas sensações ilusórias em voos noturnos, os pilotos também foram treinados sobre como iniciar fixações ilusórias em luzes estacionárias com esses pilotos também sofrendo de extensas sensações ilusórias. Em outras palavras, a ilusão autocinética teve um impacto severo em observadores treinados e não treinados, sugerindo que mesmo caças noturnos altamente treinados também sofreriam de extensas sensações ilusórias durante os voos noturnos. (Graybiel) os pilotos também foram treinados sobre como iniciar fixações ilusórias em luzes estacionárias com esses pilotos também sofrendo de extensas sensações ilusórias. Em outras palavras, a ilusão autocinética teve um impacto severo em observadores treinados e não treinados, sugerindo que mesmo caças

noturnos altamente treinados também sofreriam de extensas sensações ilusórias durante os voos noturnos. (Graybiel) os pilotos também foram treinados sobre como iniciar fixações ilusórias em luzes estacionárias com esses pilotos também sofrendo de extensas sensações ilusórias. Em outras palavras, a ilusão autocinética teve um impacto severo em observadores treinados e não treinados, sugerindo que mesmo caças noturnos altamente treinados também sofreriam de extensas sensações ilusórias durante os voos noturnos. (Graybiel)

A ilusão autocinética não foi a única ilusão estudada pela Marinha dos EUA, outras ilusões foram descobertas para impactar o vôo noturno, como as ilusões oculorgiral e oculargravic. Essas ilusões foram descobertas para impactar a visão de um piloto, mesmo em manobras angulares e gravicais leves e indetectáveis. Pesadas curvas e arcos feitos por um voador noturno foram descobertos para iniciar ilusões impressionantes, onde uma luz estacionária parecia vagar pelo campo de visão do piloto. Assim, como um piloto voando à noite pode não estar ciente do fato de que está em um ambiente ideal para produzir ilusões, é muito natural que ele interprete o movimento anômalo de uma luz brilhante como sendo característico da luz e não uma luz ilusória sensação em si. Esse tipo de observação niave está entre as condições mais perigosas que podem ser vivenciadas por pilotos noturnos simplesmente porque eles "não" estão cientes do fato de que estão sofrendo de ilusões. As pistas visuais falsas produzidas pelas ilusões acima estão entre vários fatores-chave que podem levar um piloto a um estado mais complexo de

**desorientação. Durante o período dos foo fighters, nenhuma pesquisa sobre o impacto das ilusões estava disponível para qualquer uma das organizações que operavam extensivamente à noite. As pistas visuais falsas produzidas pelas ilusões acima estão entre vários fatores-chave que podem levar um piloto a um estado mais complexo de desorientação. Durante o período dos foo fighters, nenhuma pesquisa sobre o impacto das ilusões estava disponível para qualquer uma das organizações que operavam extensivamente à noite. As pistas visuais falsas produzidas pelas ilusões acima estão entre vários fatores-chave que podem levar um piloto a um estado mais complexo de desorientação. Durante o período dos foo fighters, nenhuma pesquisa sobre o impacto das ilusões estava disponível para qualquer uma das organizações que operavam extensivamente à noite.**

**Devido ao fato de que os pilotos que voam pelo assento das calças tendem a relatar experiências ilusórias com vertigem, também entrevistei pilotos que declararam sentir vertigem durante o vôo noturno. Muitas dessas histórias têm uma semelhança impressionante com as experiências de outros pilotos com os foo fighters. Em particular, descobri que muitos caças noturnos experientes tinham várias histórias sobre seguir as luzes do solo e as estrelas que pareciam se mover como aeronaves. Foi só quando essas "luzes" começaram a manobrar de maneira notável que os pilotos interromperam a perseguição e reconheceram a experiência como vertigem. Nem todos os pilotos, no entanto, têm este nível de treinamento, os pilotos que alegaram sentir vertigem eram lutadores noturnos de alto**

**escalão e experientes. No entanto, nem todos os pilotos experientes e de alto escalão foram capazes de fazer esse tipo de distinção. Quando perguntei a pilotos que haviam visto foo fighters se eles já haviam experimentado vertigem durante o vôo noturno, eles me ofereceram experiências de desorientação típicas e não histórias envolvendo ilusões em vôo. Quando perguntei sobre suas experiências com ilusões, eles ofereceram uma variedade de experiências diferentes, mas nenhuma que envolvesse as percepções ilusórias de luzes se movendo como aeronaves.**

**Em busca de justiça, localizei um coronel Bill O'Dell que era o comandante do único centro de treinamento noturno dos Estados Unidos em Orlando, Flórida. Em uma entrevista, o coronel O'Dell professou o fato de que absolutamente nenhum treinamento foi dado a qualquer uma das tripulações a respeito de vertigem ou ilusões em voos noturnos. Simplesmente não havia nada sobre vertigem na literatura acadêmica ou médica em geral durante esse período. Eu vasculhei tanto a aviação quanto a literatura médica na tentativa de esboçar uma breve história do estudo da vertigem e ilusões em voos noturnos e não encontrei nada que pudesse ser considerado como uma análise sistêmica desses problemas em voos noturnos antes de 1945. Em junho de 1945, a primeira tentativa de estudar as ilusões vividas por aviadores noturnos foi realizada pelos drs. Ashton Graybiel e Brant Clark na Escola Naval de Medicina da Aviação dos EUA. O título genérico "Projeto X-148-AV-4-3" foi dado ao estudo BUMED da Marinha sobre ilusões visuais e perceptivas vivenciadas por aviadores noturnos. Em 1957, o último de 47**

relatórios, totalizando cerca de 400 páginas, foi publicado. Dentro deste estudo foram descobertas várias novas ilusões que tiveram um impacto direto em induzir ilusões vestibulares durante o voo noturno. Em quase todos os materiais de aviação e relacionados com o estudo da vertigem, quase todos se referem a este projeto de pesquisa original que foi pioneiro no estudo da vertigem do aviador. Depois do X-148, o Dr. Ashton Graybiel foi para a NASA para chefiar a divisão de pesquisa médica para voos espaciais. Hoje, o Laboratório de Orientação Espacial da Universidade de Brandeis,

Apologética à parte, um foo fighter é uma visão ingênua de uma arma histórica real? Não, absolutamente não. É um disco voador nazista ou uma nave extraterrestre? Receio que não, mas essas teorias vendem revistas e ganham muito dinheiro. Muitos ufólogos foram muito receptivos à minha refutação da hipótese do "jato" porque ela tende a apoiar suas próprias afirmações sobre visitantes alienígenas. Minhas intenções desde o início foram resolver esse mistério usando um método científico racional, embora não ortodoxo. É minha firme convicção de que o que esses aviadores estavam relatando era um conjunto intensamente real de experiências ilusórias que se tornaram associadas a síndromes de desorientação-vertigem em voos noturnos.

Em conclusão, um foo fighter é uma classe de eventos, ou melhor, um conjunto de sensações ilusórias, que tende a enganar um aviador, acreditando que uma "luz" distante, seja aérea ou terrestre, seja outra aeronave. Foi comprovado que

esses casos de erros de luzes estacionárias no solo, estrelas brilhantes ou planetas fornecem ao piloto de uma aeronave informações sensoriais conflitantes que podem levar a síndromes de veritgo induzidas tanto visualmente quanto perceptivamente. Uma vez que o piloto caiu sob tal estado, a luz parecerá manobrar de uma maneira notável, que irá desafiar todas as tentativas do aviador de "racionalizar" o comportamento da luz. É por isso que a maioria dos aviadores que entrevistei tendia a acreditar que as "bolas de luz" que haviam testemunhado pareciam estar sob " t para o foo fighter, esses eventos provavelmente teriam passado praticamente despercebidos nos anais da história como jatos e bombas baka com sua validade nunca sendo contestada. Talvez, agora que temos uma melhor compreensão de como os foo fighters foram criados, possamos começar a entender melhor o advento da era OVNI

[Índice Foo-Fighters](#)

#### **Bibliografia:**

Chamberlin, Jo. "O mistério do Foo Fighter." Revista American Legion. Dez.1945. Jones, RV 1978. "The Wizard War: British Scientific Intelligence, 1939-1945." Coward, McCann & Geoghegan, Inc. New York. Kerr, E. Bartlett. 1991. "Flames Over Tokyo: The US Army Air Forces 'Incendiary Campaign Against Japan, 1944-45." Donald I.Fine Inc. New York. . Morgan,

Hugh. 1994. "Me 262: Stormbird Rising." Motorbooks International Publishers & Wholesalers. Osceola, Wi. Pape, Gary R. 1992. "Rainha dos Céus da Meia-Noite: A História dos Caças Noturnos da Força Aérea da América." Schiffer Publishing Ltd. Atglen, Pa. Price, Alfred. 1991.

"O último ano da Luftwaffe - maio de 1944 a maio de 1945." Motorbooks International Publishers & Wholesalers. Osceola, Wi.  
Pesquisa de Bombardeio Estratégico dos Estados Unidos :  
Divisão de Aeronaves, Indústria Japonesa de Aeronaves. Maio de 1947.  
Ziegler, Mano. 1961. "Rocket Fighter: The Story of the Messerschmitt Me163." Squadron / Signal Publications, Inc., Warren Michigan.

**Ilusões no voo noturno:**  
Adams, Henry Foster. 1912. "The Autokinetic Sensations". Monografias psicológicas. 15: 1-44. Graybiel, Aston e Clark, Brant. 29 de abril de 1944. "Um Relatório Preliminar sobre Estudos que Lidam com a Ilusão Autocinética." Relatório nº 1, Escola Naval de Medicina da Aviação dos EUA, Projeto (X-148-Av-4-3). Graybiel, Ashton e Clark, Brant. 1945. "A ilusão autocinética e seu significado no vôo noturno." Journal of Aviation Medicine. Junho: 111-

151. Reimpresso da Escola Naval de Medicina da Aviação dos Estados Unidos, Relatório nº 3. 7 de fevereiro de 1945. Projeto (X-148-Av-4-3). Graybiel, Ashton e Hupp, Dorothy.

1946. "A Ilusão Óculo-Gyral: Uma forma de movimento aparente que pode ser observada após a estimulação dos canais semicirculares." Journal of Aviation Medicine. Fevereiro: 3-27. Reimpresso da Escola Naval de Medicina da Aviação dos Estados Unidos, Relatório nº 4. 1 de novembro de 1945. Projeto (X-148-Av-4-3).

Imus, Henry A., Graybiel, Ashton., Brown Robert H. e Niven, Jorma I. 1951. "Visual Illusions in Night Flying." American Journal of Ophthalmology. 34: 35-41.

Schweizer, G. 1857. "Ueber das Sternschwanken." Bulletin del'Universit'e Imp'erial des Naturalistes de Moscou. 30: 440-457; 31: 477-500.

Vinacke, Edgar. 8 de maio de 1946. "The Concept of Aviator's 'Vertigo.'" Relatório nº 7. Escola Naval de Medicina da Aviação dos EUA, Projeto (X-148-Av-4-3). Reimpresso no Journal of Aviation Medicine. 1948. 19: 158-190.

Vinacke, Edgar. 1947. "Ilusões experimentadas por pilotos de aeronaves durante o vôo." Journal of Aviation Medicine. 18: 308-325. Reimpresso da Escola Naval de Medicina da Aviação dos Estados Unidos, Relatório nº 9. 31 de maio de 1947. Projeto (X-148-Av-4-3).

**National Archives and Records Administration [NARA]**  
Relatório Opflash, CG IX ADC, 422º NFS 11 de novembro - 30 de novembro de 1944. Opflash Air Mission Summaries, Aeronave nº. # S 5547, 5564, 5557, 5564, 5589, 5557, 5540, 5564, 5547, 5564, 5573, 5589, 5564, 5564, 5565, 5564. 422º Relatório NFS ao General Comandante, Nona Força Aérea, Seção k.2.c (Aeronave inimiga encontrada: Jatos) 19 de janeiro de 1945. 422º Escritório NFS do Chefe da Contra-Inteligência, GHQ, Comando do Pacífico das Forças Aéreas. Extrato do resumo diário da inteligência - 22 de maio de 1945. "Outro foguete?"

Quartel-General das Forças Aéreas do Exército, Áreas do Oceano Pacífico, Escritório do Diretor de Inteligência, 7 de abril de 1945. Seção de Inteligência Aérea, Diretor de Inteligência ", B-29 observou em 3 de abril de 1945 uma 'BOLA DE FOGO' que estava sujeita a algum controle definitivo . Esta é uma tentativa de descrever o fenômeno e defini-lo com um olhar para os mais recentes campos de interesse e desenvolvimentos japoneses. " Data histórica; 415th Night Fighter Squadron, US Army. 10 de fevereiro de 1943 a 1 de setembro de 1947. Dados históricos; 416th Night Fighter Squadron, Exército dos EUA. 20 de fevereiro de 1943 a 9 de novembro de 1946.

**Comunicações pessoais e notas:**  
Lindell, Jeffery A., "Notas e extratos de comunicações e entrevistas." Correspondências com: Wesley Galliger,

Associated Press [aposentado] e Roger Pineau, historiador de aviação japonês. **Entrevistas com a 20ª Força Aérea:**

Tenente-General James V. Edmundson, Comandante 498 (Grupo de Bombardeios) BG; Gen Brig Henry Huglin, Comandante 9º BG; Chester W. Marshall, 20º historiador da Força Aérea; Glen McClure, 73º Historiador de Bomb Wing; Hurth Tompkins, historiador 500th BG; Herbert Hobler, 9º BG Historiador; Jack Burton, historiador 29 BG, 6 SQ; Edmond Sullivan, Oficial de Inteligência de Combate, 444º BG; Christopher Williston, Oficial de Inteligência de Combate, 314ª Asa e 20ª Inteligência AF. Membros da tripulação de "Southern Belle" 498th BG, 874th Sq: Walter Sherrell, comandante da aeronave; Edward Ososky, Navigator; Ernest Rasmussen, Engenheiro de Voo; Eugene Horton, Artilheiro Esquerdo; Don Thrane, Artilheiro Direito; e Leland Sawyer, Tail Gunner. Rennie Fontham, comandante de aeronave "The Fire Bug" 29º BG, 52º Sq; Fred Pawlikawski, "The Fire Bug" 29th BG, 52nd Sq; James Ferrell, comandante da aeronave "Hell's Belle" 505º BG, 482º Sq; Sam Greenwood, Artilheiro de Cauda "Hell's Belle" 505th BG, 482nd Sq; AT Early, CFC Gunner "Hell's Belle" 505th BG, 482nd Sq; James Pattillo, comandante da aeronave "Bengal Lancer" 468º BG, 792º Sq; Ian Boggs, comandante da aeronave 19º BG, 28º quadrado

**Entrevistas com a 9ª Força Aérea:**  
415th Night Fighter Sq .; Harold F. Augspurger,

**Sq. Comandante; Charlie Horne, oficial de operações; Frederick B. Ringwald, oficial de inteligência; Murphy C. Painter Jr., Pilot; Edward A. Schlueter, Pilot; David McFalls, piloto; Raymond Neyer, Operador de Radar; Richard Urich, Operador de Radar; Warren Rodick, Operador de Radar; Samual Krasney, Operador de Radar. 422nd Night Fighter Sq .; Oris (Obie) B. Johnson, Maj. Gen., Sq. Comandante; Phillip M. Guba Jr., Oficial Assistente de Inteligência; Charles McEwen, 422 NFS Historiador; Robert Tierney, Operador de Radar; John W. Anderson, Pilot; Robert G. Bolinder, piloto; Alfred F. Dorner, Operador de radar; Robert F. (Shorty) Graham, Operador de Radar; Theodore I. Jones, Pilot; James W. Mogan, Operador de radar.**

**Entrevistas com a 12ª Força Aérea:**  
**Carl Morrison, Comandante 416º NFS; Leonard Wirkus, Operador de radar 416º NFS; Frankie Robinson, Pilot 416th NFS; George Schultz, operador de radar 416º NFS; Carroll H. Bolender, General, Sq. Comandante 414º NFS; Jack Gordon, Pilot 414th NFS.**

**Agradecimentos especiais à 20ª Associação da Força Aérea e à Associação de Lutadores Noturnos da Segunda Guerra Mundial**

A teoria mais asinina avançada até agora é a explicação Alucinação / Miragem, e sua versão mais recente apresentada por Jeff A. Lindell, um Analista de Sistemas de Guerra Eletrônica aposentado da USAF é a mais tola. Nesse absurdo, os Foo Fighters foram produto de auto-sugestão e alucinação auto-induzida.



Apparently, when under stress the aircrews started seeing childhood "Folk Stories" Will O' the Wisps etc. That so many men from different back grounds and parts of the world, should suffer the same hallucination taxes the levels of credibility. Lindell claims that the phenomena were only encountered by isolated aircraft. This is absolute rubbish, as the report by former B-17 pilot Charles Odom clearly shows. B-17's never flew alone, they relied on formation flying and the defensive fire of the other bombers for protection. Entire formations of American bombers all suffered the same hallucination at the same time? The RAF raid on Peenemünde where many crews reported the same "pulsating light" negates Lindell's "theory" still further. Granted that some men may have had 'War Jitters' but so many? Since photos of the phenomenon exist, how is it possible to photograph a hallucination? The reader will note that Lindell does not allude to use of Electronic Warfare as a possible source of the reports.

**O absurdo da alucinação apareceu após a guerra, quando a CIA começou a fabricar a "Hipótese Extraterrestre" e é puramente uma invenção desses Crafty Fellows. A explicação de Lindell não é nova, aparecendo no Project Sign e novamente no painel Robertson da CIA.**