

NARCAP Topical Review 03 – November 18, 2010

Acciones Recomendadas para Mejorar el Presente Ambiente  
de Rechazo al interior del Mundo Aeronáutico acerca de los  
Fenómenos Aéreos No Identificados y Comentarios Relacionados\*

Richard F. Haines

Director Científico

Centro Nacional de Reportes de Aviación de Fenómenos Anómalos

Oak Harbor, Washington

18 de Noviembre de 2010

Traducción: J.P. Lay, CEFAA Chile, Relaciones Internacionales

### Resumen

Este trabajo presenta cincuenta y cuatro recomendaciones y comentarios afines, realizados por catorce funcionarios internacionales de gobierno, líderes militares, pilotos, académicos y otros, respondiendo a la siguiente pregunta básica: ¿Qué acciones son necesarias, hoy en día, para mejorar este clima recurrente de rechazo a los fenómenos aéreos no identificados en la aviación? Todas (las respuestas) fueron enumeradas y luego agrupadas en uno de siete temas. En promedio, cada colaborador hizo 3.8 sugerencias. Un alto grado de consistencia se constató entre estas recomendaciones, que pueden ser resumidas como sigue (puestas en orden de cantidad de recomendaciones): Intercambio de información amplio y abierto. Establecer una organización central mundial para estudiar e informar sus resultados. Llevar a cabo investigaciones de alto nivel. Desarrollar nuevas medidas precautorias para pilotos. Reforzar e implementar las regulaciones existentes de aviación respecto de las cuasi colisiones y eventos relacionados con FANI. Trabajar para cambiar los prejuicios negativos hacia los FANI. Y mejorar las capacidades de detección de FANI. También se incluyó una categoría de miscelánea. Solo unas pocas de estas recomendaciones tienen algo que ver, específicamente, con debatir los prejuicios negativos, irracionales, que existen hoy en día en muchos segmentos de la aviación mundial. Todas estas recomendaciones podrían tener efectos positivos en el largo plazo sobre este permanente problema. Evidencia presentada por varios colaboradores demuestran que algunos FANI pueden constituir una amenaza para la seguridad de vuelo.

\* Note: This paper is a Spanish language translation of NARCAP Topical Review 02 entitled “*Recommended Actions to Improve the Current Climate of Denial within the Aviation World about Unidentified Aerial Phenomena and Related Commentary.*”

## Introducción

En el nuevo libro de Leslie Kean “OVNIS: *Generales, Pilotos y Funcionarios de Gobierno se Pronuncian*”<sup>1</sup> (2010), dieciocho colaboradores entregaron sus puntos de vista más íntimos sobre la continua y omnipresente existencia de fenómenos no identificados en nuestros cielos. Como uno de los autores en su libro, recibí mi copia en Agosto del 2010 y la leí inmediatamente. En los días siguientes la leí nuevamente, esperando encontrar algo que hubiese pasado por alto la primera vez, particularmente porque tantos colaboradores parecían haber escrito mucho sobre lo mismo, es decir, que los FANI son reales, que presentan una amenaza para los vuelos, que están siendo ignorados por los círculos oficiales de Estados Unidos y que no van a desaparecer tan pronto.<sup>2</sup> La variedad de preparación, entrenamiento, y experiencia de estos colaboradores eran tan excepcionales como sus recomendaciones.<sup>3</sup> Todas esclarecedoras por decir lo menos. Pude reconocer lo unidos que estamos todos en nuestros puntos de vista acerca del problema básico, o más precisamente, acerca del desafío presentado por un fenómeno aéreo no identificado (FANI) para la seguridad de vuelo y para la Humanidad.

Escribí a Leslie más adelante sobre una idea que me vino y que parecía una extensión lógica de su libro. La idea era canalizar la experiencia, el talento y sabiduría representada por sus numerosos colaboradores. Le escribí: “estoy planeando escribirle a cada colaborador de tu libro y preguntarles lo siguiente:

*“¿Qué pasos o acciones específicas le gustaría que sucediesen, para mejorar el presente clima de rechazo sobre el fenómeno aéreo no identificado, en gran segmento de la aviación mundial y por ende ayudar a mejorar la seguridad del vuelo?”*

Ella respondió rápidamente con apoyo entusiasta por esta idea y me dio las direcciones e-mail de todos. Les escribí pidiéndoles sus respuestas a esta pregunta junto con su permiso para publicar sus nombres. Todos los que entregaron su respuesta dieron su aprobación para ser identificados con su colaboración. Con excepción de correcciones menores, este trabajo presenta palabra por palabra las respuestas recibidas. En unos pocos casos he insertado palabras o frases entre paréntesis para ayudar a clarificar el significado de las afirmaciones y puesto en negrillas lo que considero la idea principal de sus recomendaciones. También he numerado cada una de ellas. En varias ocasiones tuve que extraer el punto básico del texto, en cuyo caso, no están mencionados. Estas cincuenta y cuatro recomendaciones, completamente independientes, se presentan más adelante en los siguientes grupos: oficiales militares y pilotos, oficiales de gobierno, académicos y otros.

---

<sup>1</sup> Publicado el año 2010 por Harmony Books, Nueva York, USA.

<sup>2</sup> Mi segunda lectura descubrió suficientes hechos documentados para impulsarme a escribir el presente estudio.

<sup>3</sup> Sus biografías están incluidas al final de este trabajo.

*Oficiales Militares y Pilotos***General Ricardo Bermúdez Sanhueza (Chile)<sup>4</sup>**

1. **“Es necesario (establecer) un intercambio continuo de información fidedigna entre pares, acreditados como individuos confiables, serios, responsables y sin fines de lucro.**
2. **“Basándonos en esta información, establecer conjuntamente, medidas precautorias para darlas a conocer a pilotos que utilizan nuestro espacio aéreo”.**
3. **“Creo que la evidencia de estos fenómenos es mundialmente tan extensa que no puede ser manejada por países actuando individualmente. Creo que la oficina dedicada al estudio de estos fenómenos y sus consecuencias, debería estar localizada (dentro) de las Naciones Unidas”**

<sup>4</sup> Recibido el 11 de Agosto del 2010.

**Capitán Ray Bowyer (Reino Unido)**

(Respuesta inicial)<sup>5</sup> “...eventualmente se sabrá la verdad. Creo que, con casi cada persona en la Tierra portando una cámara (fotográfica) es solo cuestión de tiempo para que evidencia irrefutable esté al alcance de los medios (de comunicación) que no podrá ser negada por los gobiernos del mundo.

“Siento que dentro de los próximos diez años, los gobiernos en el mundo comenzarán, poco a poco, a revelar avistamientos seleccionados para permitir una de tres opciones alcanzar al público en general, mientras información y avistamientos se van incrementando: (a) permitir que la asimilación de información aumente su regularidad hasta que ocurra una revelación total por parte de los gobiernos, de la visita de una forma de vida extraterrestre – sea esta benigna, hostil o de intenciones desconocidas – que ha sido conocida durante décadas. (b) Permitir a la población mundial darse cuenta que las visitas han estado ocurriendo con el completo conocimiento de los gobiernos del mundo. (c) Permitir a la población aceptar el hecho que las visitas están ocurriendo y que no se puede hacer nada al respecto para evitarlas. Sospecho que los gobiernos nunca tomarán “acciones específicas” aunque las cosas lleguen a un punto donde una de las tres opciones mencionadas arriba deba suceder.”

(Respuesta subsiguiente)<sup>6</sup>

4. Los pilotos deben seguir reglas previamente establecidas al reportar FANI.  
**“Pasos específicos ya existen. Si cualquier avión es visto en una posición donde no debería estar, en espacio aéreo controlado, por ejemplo, debería ser reportado a la autoridad correspondiente.** El problema de esto en los Estados Unidos, al contrario que en el resto del mundo, es que si asoma la cabeza por sobre el parapeto y habla sobre un avistamiento, ese piloto se transforma en inútil para el trabajo.
5. Las aerolíneas deben aplicar la ley de aviación.  
**“La responsabilidad de aplicar la ley de la aviación de la FAA\* la tienen las aerolíneas;**

cualquier avistamiento debe ser reportado, como una aproximación peligrosa o un evento de colisión con pájaros o cualquier otro procedimiento operacional que no sea estándar. Lamentablemente, las aerolíneas norteamericanas, contrariamente a la mayoría de las demás aerolíneas del mundo toman parte activa pero en la dirección opuesta. Por qué razón o bajo la dirección de quienes no lo sé, sin embargo, sospecho que los militares norteamericanos y por lo tanto el gobierno de los Estados Unidos pueden haber influenciado en la materia. La ley aérea está establecida. Hagamos que las aerolíneas la apliquen y apoyen a sus pilotos! Esto es lo que aconteció durante mi avistamiento.”

<sup>5</sup> Recibido el 12 de Agosto 2010.

<sup>6</sup> Recibido el 13 de Agosto 2010, al ser requerido por mayor comentario y clarificación.

\* Asociación Federal de Aviación.

### Capitán Rodrigo Bravo (Chile) <sup>7</sup>

“Yo puedo responder en dos partes:

6. “Primero, **es necesario considerar abiertamente que OVNI es un fenómeno psicosocial.** Usted como doctor en psicología debe tener clara esta materia. Lamentablemente, el sujeto OVNI es transversal, por lo que hay mucha gente trabajando en esta área con muy pocos conocimientos técnicos. Los ufólogos no contribuyen a esclarecer el fenómeno, aún más, polucionan el medio ambiente y crean una situación antojadiza llena de falsa información. Esta situación está alienando a la comunidad científica y al tema de aviones. Es por esta razón que yo llamo a los ufólogos aficionados gente auto didacta, su metodología de investigación está lejos de lograr un patrón científicamente sólido. Esto, con la excepción de unas pocas (pienso que no más de diez) personas.

7. “Segundo, el **CEFAA**<sup>8</sup> en Chile ha hecho una contribución en el sentido **de abrir una ventana para la recepción y entrega de información.** Otro punto, la conferencia en Washington el 12 de Noviembre 2007, fue la reunión de gente seria, militares, pilotos y científicos que validaron el estudio serio de FANI, en busca de la liberación de información oficial de parte del gobierno de los Estados Unidos. Una acción similar (se encontró en) 1997 en el Informe Sturrock<sup>9</sup>, que arrojó análisis de casos con evidencia física.

8. “Pero creo que hoy en día, es muy necesario y es la hora para **un conclave global de aviación** en relación a los FANI donde se demuestre al mundo lo importante del estudio de este tema y los peligros que acompañan a este fenómeno para la aviación global. Esta reunión debe ser distribuida y dada a conocer a la comunidad de aviación y el mundo, rompiendo así con la apatía que existe y demostrando cuan interesantes son los casos reales.

<sup>7</sup> Recibido el 8 de Agosto 2010.

<sup>8</sup> Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos de Chile.

<sup>9</sup> Se refiere a un libro de Peter Sturrock titulado “El Enigma Ovni: Una nueva Revisión de la Evidencia Física”, Warner Books, Nueva York, 1999.

**General Wilfried De Brouwer (Bélgica) <sup>10</sup>**

“Yo era el Jefe de Operaciones del Alto Mando de la Fuerza Aérea Belga cuando una ola excepcional de FANI tuvo lugar sobre Bélgica. A partir de Noviembre de 1989, durante un período de más de dos años, cientos de testigos reportaron haber visto Fenómenos Aéreos No Identificados. En muchos casos, la gente los describió como aparatos triangulares, equipados con tres focos enormes, suspendidos en el aire o moviéndose muy lentamente sin hacer ruido significativo pero acelerando a veces a muy altas velocidades.

“Las operaciones aéreas en vuelo nocturno están estrictamente limitadas y con pocas excepciones, tienen que estar autorizadas por las Autoridades de la Aviación Civil (CAA). Las investigaciones revelaron que estos aparatos estaban operando sin permiso. Esto significa que los FANI reportados cometieron una infracción en contra de las reglas de aviación.

“Las numerosas observaciones gatillaron una reunión formal entre la CAA y los Militares. Se concluyó que tales actividades ilegales podrían no solo poner en peligro la seguridad del vuelo sino también la seguridad de la población.

La Seguridad del Vuelo en espacio aéreo (no militar) controlado es de responsabilidad de las Autoridades de Aviación Civil correspondientes. Todos los vuelos deben ser aprobados por esta CAA; vuelos no autorizados están en conflicto con las actividades de vuelo rutinarios y constituyen un peligro para la seguridad de los mismos.

La vigilancia del espacio aéreo es de responsabilidad de las autoridades de la defensa aérea. Todos los vuelos no autorizados pueden representar un peligro para la seguridad ya que se desconocen sus intenciones. Vuelos no autorizados deben de identificarse a sí mismos y anunciar sus planes de ruta e intenciones. En casos de dudas o de no cumplimiento, estos vuelos tienen que ser interceptados por el sistema defensivo existente.

“La Fuerza Aérea Belga trató de identificar a estos supuestos intrusos pero no logró reunir suficiente información para determinar el origen y naturaleza de los FANI.

“Sin embargo, a pesar de todos los avistamientos descritos por la gente desde tierra, ni un solo piloto, ya sea civil o militar, reportó haber visto actividades irregulares en el aire. También, los FANI no fueron detectados por los numerosos radares civiles y militares. Esto último puede deberse a varias razones: los FANI puede que tengan capacidades furtivas y/o los radares no están calibrados para detectar blancos que se encuentran inmóviles u operando a muy bajas velocidades.”

10. Recibido el 10 de Octubre 2010.

11. Se refiere a la Fuerza Aérea.

9. Los pilotos deberían ser alentados para reportar sus avistamientos de FANI a las autoridades de aviación.

**“Es evidente que los reportes de pilotos serían de gran valor para complementar reportes de observadores en tierra”** pero no se sabe si pilotos civiles vieron actividades

aéreas irregulares sobre Bélgica durante este periodo. Los pilotos militares fueron instruidos para reportar cualquier anomalía, pero, como se discute en el libro de Leslie Kean sobre OVNIS, algunos operadores comerciales no desean que sus pilotos reporten avistamientos inusuales. Estos operadores aéreos temen que esto asuste a los pasajeros y dañe la reputación de la compañía. El resultado es que los pilotos rara vez hacen reportes escritos sobre avistamientos inusuales. Aún cuando ellos adviertan por radio al controlador de tráfico aéreo, la CAA no se siente obligada a conducir investigaciones oficiales mientras no se reciban reportes formales.

“Debería de enfatizarse que esta política del avestruz no es la aproximación más indicada. Reportar avistamientos de FANI es solo una expresión de la percepción del observador de haber visto actividades aéreas inusuales y no hay nada misterioso ni ridículo acerca de esto. Algunos de estos avistamientos pueden estar relacionados con actividades aéreas normales o fenómenos meteorológicos pero otros avistamientos pueden ciertamente permanecer inexplicables.

10. Todos los avistamientos no explicados deberían ser investigados por autoridades civiles y en algunas instancias por autoridades militares. **“Estos avistamientos inexplicables deberían ser investigados en profundidad** por ejemplo, los pilotos de otros aviones en la vecindad deberían ser consultados y alentados a reportar sus experiencias también. Comparando varias observaciones juntas se puede extraer información más precisa, permitiendo a los investigadores salir con conclusiones bien fundadas. Si los testigos desean permanecer anónimos, sus nombres no deberían ser revelados. También esto puede prevenir que los testigos puedan ser afectados por terceras partes.

**“Las autoridades de Defensa Aérea deberían involucrarse en estas investigaciones.** No solo porque ellos pueden tener una respuesta para las actividades inusuales sino, por si no la tienen, ellos pueden determinar las debilidades de su propio sistema de defensa aérea. Tales conclusiones son más o menos delicadas y, sabiendo eso, por razones de seguridad, los militares no desean exponer sus debilidades. Las investigaciones de las autoridades de defensa aérea deberían ser mantenidas confidenciales durante las primeras etapas”.

#### **“La cuestión es: ¿Cómo alentar a los pilotos a reportar los FANI?”**

“El enfoque más racional sería: ¡Hacer como los Franceses! Francia tiene un organismo formal de reportes e investigación (GEPAN/SEPRA/GEIPAN) que se encuentra operacional desde 1977. Este organismo consiste en un punto focal que es reunir informes de avistamientos a través de un sistema formalmente establecido. Las investigaciones se llevan a cabo con el apoyo de la Policía, la Fuerza Aérea, la Marina y Centros de Aviación y Meteorológicos. El organismo está alojado en el Centro Nacional de Investigación (CNES) que es el equivalente de NASA. Una de las consecuencias más importantes del establecimiento de este sistema es, que la gente no está reacia a reportar actividades aéreas inusuales; no temen a ser ridiculizados porque están reportando ante un organismo oficial de investigación. A su vez, no ha habido reacciones negativas de parte de la comunidad (aérea) hacia operadores aéreos cuyas tripulaciones reportaron FANI en la vecindad de su avión. El temor de algunas compañías (aéreas) de que pasajeros potenciales se abstendrían de volar con ellos no está justificado. Esto resulta en una política más racional y transparente en lo que respecta el problema FANI.

“Organizaciones similares existen en otros países (por ejemplo: Perú, Chile, Uruguay etc.) donde la actitud de la población hacia el tema FANI es más abierto de mente que en los países donde no existe tal sistema.

“Debería tenerse en cuenta, que en los países con estructura de investigación, la iniciativa de crear tal estructura fue tomada después de eventos extraordinarios de FANI. Cuando esto sucede, la población ejerce presión sobre las autoridades nacionales para proveer una respuesta y, tal respuesta, no puede ser otorgada sin una investigación adecuada. Sin embargo, durante la oleada OVNI en Bélgica las autoridades no estuvieron de acuerdo en el establecimiento de un cuerpo formal de investigación. El enfoque fue que la Fuerza Aérea apoyaría a un grupo privado de expertos que se encontraban investigando los numerosos reportes de FANI, pero la Fuerza Aérea efectivamente condujo investigaciones formales. Esto funcionó muy bien, pero quedaba el problema de testigos que no deseaban reportar a una organización privada y también que no se llegara a conclusiones después de los eventos.

“Ya que no se puede esperar que los gobiernos establezcan organismos (de investigación) de FANI sin más<sup>11</sup>, aún puede haber formas de alentar a los pilotos a reportar avistamientos inusuales. Sería de sentido común que las CAA<sup>12</sup> (Autoridades Civiles de Aeronáutica) obligasen a los pilotos a reportar actividades inusuales, aún cuando estas no afecten la seguridad de vuelo. Las CAA deberían ser informadas sobre estas actividades, simplemente porque no están autorizadas y cometen una infracción a las reglas establecidas.

“De todas formas, los CAA son reacios a promulgar reglas específicas para reportar los FANI, simplemente porque se supone que los pilotos deben informar todos los eventos aéreos que afecten la seguridad de su vuelo. Los FANI forman parte de estos eventos. Sin embargo, excepto por un limitado número de casos, los pilotos solo reportan eventos cuando juzgan que la seguridad de su vuelo ha sido directamente afectada. Son menos entusiastas para reportar FANI que no pone en peligro su vuelo debido a factores como el miedo a ser ridiculizado, política de la compañía, complicaciones administrativas, etc.

11. “No obstante, **los pilotos deberían ser concientizados de que las actividades no autorizadas de FANI pueden poner en peligro a otros vuelos.** También se ha experimentado que los FANI no se muestran necesariamente en el radar de los controladores de tráfico aéreo, lo que significa, que estos últimos no están conscientes sobre actividades aéreas inusuales están sucediendo dentro del espacio aéreo que se supone ellos deben controlar. El CAA debería ser informado de cualquier infracción potencial. En otras palabras, el clima de negación no cambiará si no emanan instrucciones de reportar los FANI de los Centros de Control Aéreo nacionales.

12. “Una forma de enfocar esto **es invitar a organizaciones internacionales a discutir este asunto con sus países miembros.** Para lograr esto, dos importantes organizaciones internacionales podrían ser abordadas

i. “**La Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO)**, una agencia especializada de las Naciones Unidas con su cuartel general en Montreal, Canadá, codifica los principios y técnicas de navegación aérea internacional y promueve la planificación y desarrollo del transporte aéreo internacional para asegurar operaciones seguras y ordenadas. El Consejo de ICAO adopta estándares y recomienda prácticas relacionadas con la navegación aérea, su

infraestructura, inspección de vuelo, prevención de interferencia ilegal, etc. Para la aviación civil internacional. Además, la ICAO define los protocolos a seguir en la investigación de accidentes aéreos.

ii. **“La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, también con su cuartel general en Montreal representa, lidera y sirve a la industria aeronáutica. Todas las reglas y regulaciones de las aerolíneas son definidas por IATA. El principal objetivo de IATA es proveer transporte seguro a sus pasajeros. Siempre hay una asociación y dialogo cercanos con ICAO debido a que uno de los objetivos de IATA es promover transporte aéreo seguro, regular y económico. Uno de los departamentos de IATA es el Departamento de Tráfico que provee de un foro de discusión sobre coordinación de tráfico y sirve como fuente central de información de tráfico para editores y miembros.”

13. **“Los dos organismos mencionados arriba podrían ser invitados para **alentar a sus miembros a estar más alertas sobre avistamientos de FANI**.** IATA representando la industria aeronáutica, debería alentar a los pilotos para reportar formalmente cualquier actividad inusual, mientras ICAO, extendiendo recomendaciones para la seguridad de operaciones debería animar a las Autoridades de Aviación Civil para investigar actividades aéreas no autorizadas y coordinar sus investigaciones con las autoridades relevantes de defensa aérea.”

<sup>12</sup> Una referencia a las autoridades aeronáuticas civiles como la FAA de Estados Unidos

### **Capitán Julio Miguel Guerra (Portugal) <sup>13</sup>**

“Estas son mis respuestas a su pregunta.

14. **“Lograr un acuerdo con los gobiernos con el fin de mejorar la desclasificación de estos eventos sin ninguna complicación.**

15. **“Lograr la colaboración de la Comunidad Científica y de los medios de comunicación.**

16. **“Crear Comisiones (grupos de investigadores) en todos los países relacionados con este proyecto.”**

17. **“La creación o inserción de esta organización, si es posible, en las Naciones Unidas,** con personas confiables y calificadas que deseen colaborar en este tema para hacerlo más creíble ante el mundo, y de este modo, proseguir a una realidad que yo vislumbro muy cercana para levantar el velo que nos separa de otros habitantes de este Planeta – seres extraterrestres.

18. **“Como usted sabrá, **¿Porqué hay tantos reportes confidenciales en las Fuerzas Aéreas concernientes al tema OVNI si, supuestamente, esta materia no es real?**** Esto debería aclararse.

“Respecto a la Seguridad de Vuelo, la información que yo tengo y que puedo desarrollar, es que, los que controlan las naves FANI parecen tener la capacidad de evitar colisiones o simplemente esquivan a una velocidad extraordinaria, tal como me sucedió a mí, o bien (lo



hacen) por descomposición de la materia donde el objeto volador se transforma en pura energía, lo que nos lleva a cosas más profundas y de mayor interés.

“Conclusión: En mi opinión, necesitamos elucidar los reportes y las investigaciones sobre esta materia, para que este fenómeno se esclarezca, o que se familiarice, para permitirnos analizar con mayor claridad esta situación en términos de la seguridad de vuelo.

<sup>13</sup> Recibido el 12 de Agosto 2010

### **Coronel Charles Halt (USA)**

“La mayoría de la gente piensa que el gobierno es una agencia que lo abarca todo, que mantiene de alguna manera el control y que generalmente se mueve en una forma positiva y beneficiosa. Nada puede estar más lejos de la verdad.”

19. **“(Debemos darnos cuenta que) el gobierno (de los Estados Unidos) es una agencia fragmentada compuesta por organizaciones que compiten entre ellas por dinero, misión y atención.** Estoy firmemente convencido de que hay probablemente una docena de organizaciones gubernamentales que investigan Ovnis. Ellos comparten y se reservan información entre ellos como consideren apropiado.

20. **“(Debemos de tener claro que) todas (estas agencias) negarán esto ya que lo mantienen en un área negra.**<sup>14</sup> Todas ellas desean las respuestas pero ninguna quiere asumir la responsabilidad pública.

21. “Dudo que sea posible, **pero, tener una organización central con la responsabilidad de coordinar e investigar debidamente el tema,** llegaría lejos para proveer respuestas y mejorar la seguridad del vuelo”.

<sup>14</sup> Un área negra se refiere a actividades ultra secretas

### **General Parviz Jafari (Irán)**

(Respuesta inicial)<sup>15</sup>

**“Creo que no son peligrosos. Ni para nuestro planeta ni para nuestra aviación. No** los miro a ellos como nuestro enemigo. En mi encuentro, que fue el más largo, ellos vacilaron antes de asustarme.

(Respuesta subsiguiente)<sup>16</sup>

“La última cosa que puedo decir es:

22. **“Nunca traten de dispararles<sup>17</sup>** en encuentros cercanos ya que pueden obligarlos a reaccionar.

23. “También los pilotos deben **tratar de enviar mensajes en cualquier frecuencia** que permita comunicarse con ellos. Esto yo no lo hice debido a mi exaltación y todavía me arrepiento de ello.

24. “**No miren a los OVNIS como un enemigo.**”

<sup>15</sup> Recibido el 17 de Agosto 2010

<sup>16</sup> Recibido el 20 de Agosto 2010 al ser invitado a profundizar sus sugerencias.

<sup>17</sup> Se refiere a disparar armas de fuego.

### **General Denis Letty (Francia)**

25. “Yo creo que **es importante involucrar doctores en psiquiatría en el estudio del fenómeno OVNI** (ya que) al hacerlo, (a) vamos a poder demostrar que el personal que ha avistado Ovni son perfectamente normales; y (b) el personal que vuela (principalmente pilotos) dudarán menos en (entregar) relatos de sus observaciones.

26. “Teniendo en cuenta la realidad de este fenómeno, **la detección de Ovni debería transformarse en prioridad** tal como lo es ahora (la detección) de satélites y basura espacial para evitar colisiones en vuelo con FANI. Finalmente, (haciendo esto), mejorará la seguridad de vuelo.

27. **(Comprenderá que)...” por supuesto, las conclusiones de nuestro Informe Cometa<sup>18</sup> siguen siendo válidas.”**

<sup>18</sup> El Informe COMETA fue preparado por un grupo privado de altos oficiales y altos personeros dentro del establecimiento militar y aeroespacial de Francia. Su título “Los Ovnis y la Defensa: ¿A qué debemos prepararnos?” La versión en Español se encuentra en [www.cefaa.cl](http://www.cefaa.cl) Las conclusiones específicas a las que se refiere el general Letty se encuentran en la Tercera Parte “Ovnis y Defensa”

### *Personeros de Gobierno*

### **John Callahan (USA) <sup>19</sup>**

“En respuesta a su pregunta.

28. “**El Gobierno Federal debería establecer un equipo investigador independiente que reportara directamente al Administrador de la FAA**, con autoridad suficiente para revisar todas los acontecimientos OVNI actuales, pasados y futuros, registros y datos. El equipo investigador debería tener autoridad para examinar cualquier registro que tenga que ver con OVNIS, entrevistar al personal etc., de cualquier repartición de gobierno.

29. “**También la FAA debería optimizar sus Computadoras de Tráfico Aéreo** para permitir al computador buscar y rastrear toda Nave Aérea de alta performance operando en o sobre espacio aéreo norteamericano.”

<sup>19</sup> Recibido el 9 de Agosto del 2010.

### **Richard F. Haines (USA)**

30. **“La Organización Internacional de Aviación Civil (I.C.A.O.) debería establecer un comité de revisión inmediatamente para estimar la validez y confiabilidad de una selección de cuasi-colisiones y otros eventos en-vuelo con FANI** que han sido documentados con NARCAP y otras organizaciones internacionales. Si ellas concuerdan en que existe un riesgo potencial de algunos FANI, la ICAO debería: (ver próximo ítem)

31. “Instigar medidas apropiadas para todas las organizaciones de sus estados-miembros incluyendo: 1) modificar todos los formularios de reporte sobre incidentes y accidentes para incluir un espacio para que tripulaciones (y otros) puedan reportar FANI. Esto no se está llevando a cabo y actúa inhibiendo el reportar FANI. 2) **alentar de la manera más enérgica a los sindicatos de pilotos y aerolíneas para que sus tripulaciones reporten cualquier cosa que sea inusual y posible amenaza a la seguridad.** El Sistema de Reporte de Seguridad de Aviación (ASRS) de la FAA, fue establecido originalmente para permitir, a cualquiera que esté asociado a la aviación, reportar cualquier evento relacionado con la seguridad pero esto rara vez sucede respecto a los FANI por temor al ridículo de parte de personeros oficiales, pares y corporaciones al reportar FANI.

32. **“La FAA (y personeros oficiales de otras naciones) deben trabajar de cualquier forma que sea necesaria para eliminar esta actitud de rechazo hacia los FANI tan profundamente atrincherada** y que ha existido durante décadas en América (USA)

33. **“Motivar a las líneas aéreas para que incluyan en los simuladores (de vuelo) un “modulo” que represente encuentros verosímiles con FANI** que estén basados en encuentros documentados anteriormente y que puedan, de alguna manera, llevar a un accidente de algún tipo. Las aerolíneas han hecho esto apuntando a lidiar con turbulencias y otras situaciones de escasa ocurrencia, por tanto, ¿Porqué no con FANI?

34. **“Establecer una base de datos internacional de la más alta calidad sobre casos de seguridad** de la aviación que sea de libre acceso siguiendo las mismas líneas del programa ASRS de la FAA. El nombre de la aerolínea, número de vuelo, y los nombres de los testigos deberían ser reservados para protegerlos hasta después que la identidad del reportero sea completamente verificada. Debemos ser proactivos y no esperar a que ocurra un accidente entre un avión y un FANI antes de actuar.

35. **“La FAA debería investigar lo adecuado del sistema actual (NAS) de radar para detectar FANI y perfeccionarlo con sistemas completamente funcionales si fuese necesario.** Existe suficiente evidencia para apoyar la aserción que los radares actuales civiles y militares son incapaces de detectar algunos FANI.

### **Nick Pope (Reino Unido)**

“Creo que deberían tomarse las siguientes acciones:

36. **“Reemplazar el término UFO por UAP.** La palabra UFO tiene tanto bagaje asociado que se ha transformado en una desventaja, un impedimento para una seria discusión del fenómeno. Reemplazarlo por FANI corregiría este problema, y es algo que el Ministerio de Defensa del Reino Unido hizo en los años noventa en sus documentos de política interna. Esto tuvo algún éxito haciendo que la gente tratara más seriamente el tema y fue uno de los factores que llevaron a la creación de un estudio titulado “Fenómenos Aéreos No Identificados en la Región de Defensa Aérea del Reino Unido”. Cambiar el lenguaje es difícil pero no imposible. Por ejemplo, en relación con el fenómeno en discusión, el término “platillo volador” es raramente utilizado ahora siendo reemplazado por “OVNI”. Sin embargo, el término platillo volador fue acuñado en 1947 y solo estuvo en uso durante pocos años antes que “OVNI” fuese diseñado a principios de los años cincuenta y ha estado en uso durante casi 60 años y está demasiado atrincherado en la cultura como para ser expulsado.

“El término OVNI debería ser redefinido. En la cultura popular ha llegado a estar inseparablemente unido a naves espaciales extraterrestres y de visitas alienígenas. Tal asociación es enteramente falsa, pero preguntas como: “¿Tú crees en los OVNIS? Continúan haciéndose dentro de este contexto cuando, estrictamente hablando, resulta virtualmente imposible no creer en Ovnis dado que la gente consistentemente ve cosas en el cielo que no puede identificar. Pero este punto ha sido expuesto antes por numerosos investigadores, en libros y en entrevistas a los medios, con muy poco efecto.

El falso nexo está probablemente demasiado firmemente establecido como para lidiar con él efectivamente.

37. **“Lobby ante la FAA.** Hay numerosos casos que involucran cuasi colisiones entre aviones comerciales y FANI que están respaldados por documentación oficial. **Sería posible crear un breve documento informativo y utilizarlo como lobby ante la FAA.**

38. “Tal documento debería ser conciso, muy bien documentado y diseñado para lograr un objetivo específico. Por ejemplo: **incorporar material sobre FANI en el entrenamiento de los pilotos y/o en las regulaciones de la FAA.** El estudio del Ministerio de Defensa “Fenómenos no identificados en la región de defensa aérea del Reino Unido” debería ser citado aquí ya que menciona al tema FANI en relación con la seguridad del vuelo.

39. **”Hacer lobby entre los periodistas aeronáuticos** paralelamente con esfuerzos similares ante la FAA o como una iniciativa separada.

40. **”Lobby entre los representantes del Congreso.** Esto podría efectuarse aisladamente o en paralelo con el lobby ante la FAA y periodistas de aviación. En líneas generales la aproximación debería ser la misma.

41. **”Desasociarse de la ufología.** Es críticamente importante que esta iniciativa se separe de la ufología y de los ufólogos...por el daño a la reputación que resultaría de una asociación con un campo que es ampliamente percibido por personeros claves en la toma de decisiones, como no-científico, lleno de esotéricos, charlatanes y locos.

42. **”Evitar expresar cualquier creencia definitiva sobre los FANI.** Esta iniciativa no puede llegar encabezada por una conclusión. El mensaje clave debe ser que no sabemos qué son los FANI pero, sean lo que sean, ellos provocan situaciones que tienen que ver con la seguridad del

vuelo. A manera de presentación, si tenemos que especular, deberíamos enfocarnos probablemente en posibilidades como drones/Aviones teleguiados norteamericanos (UAV<sup>20</sup>) inadvertidamente incursionando en rutas aéreas comerciales, drones/Aviones a Control Remoto espías rusos o chinos en misiones de espionaje, o el tipo de fenómeno atmosférico desconocido (posiblemente relacionado con plasma) postulado en el estudio del Ministerio de Defensa del Reino Unido “Fenómenos no identificados en la región de defensa aérea del Reino Unido”.

<sup>20</sup> UAV Vehículos Aéreos No Tripulados

### **Jean-Jacques Velasco (Francia)**

43. **“Sería esencial reunir en una conferencia, seminario o taller: a especialistas, expertos, tripulaciones de vuelo, ingenieros aeronáuticos responsables civiles y militares, especialistas en radar, meteorólogos, etc. Para exponerles a todos ellos el trabajo de investigación y las acciones que se han realizado alrededor del mundo desde (los años) 1950.**

44. **“Definir y estandarizar una terminología única mundial que GEIPAN ha adoptado durante décadas.**

45. **“Establecer una buena base de datos global de referencia sobre los FANI.**

46. **”Establecer un catalogo comprehensivo sobre anomalías naturales (meteorológicos, Auroras Boreales, etc.) o artificiales (radar, drones etc.).**

47. **”Permitir acceso a información confidencial (militar) para monitorear casos sometidos que no pueden ser verificados por grupos “oficiales” civiles e información a radar o satélite (NORAD)\***

48. **“Examinar antiguos casos de FANI alrededor del mundo con expertos Aeroespaciales para estimar los parámetros físicos del fenómeno.**

49. **“Crear un cuerpo internacional para coordinar la evolución de los FANI en el mundo”.**

\*N. del T. NORAD Comando Norteamericano de Defensa Aeroespacial

### Académicos y Otros

#### **Alexander Wendt (Estados Unidos)**

(Respuesta inicial) <sup>21</sup>

“Acerca de su pregunta... No estoy seguro de ser de mucha ayuda ya que, mi punto de vista presente es que no hay forma de hacer que los círculos oficiales tomen seriamente los Ovnis. Donde se puede progresar es entre los actores civiles de la sociedad<sup>22</sup> (en vez de los círculos gubernamentales) organizando de alguna manera un estudio científico sistemático de los Ovnis, pero ello sería en si mismo muy difícil y caro (aunque tengo algunas ideas al respecto). Siento

mucho ser tan negativo, pero dado el tabú (que existe) sobre los Ovnis no me queda otra opción. “

(Respuesta subsiguiente)<sup>23</sup>

50. **”Si cualquier gobierno estuviese dispuesto a financiar una investigación científica sistemática del fenómeno Ovni, por supuesto podría ser parte de la solución** pero, a pesar de algunos intentos de los franceses, el Reino Unido y ahora Brasil, en reconocer que los Ovnis suceden, no veo ningún signo de que estos o cualquier otro gobierno salga adelante con un estudio verdadero aunque sea solo en la arena política. No es que yo me oponga a la intervención gubernamental; solo no veo que eso vaya a suceder en cualquier momento pronto, pero esto es precisamente porqué...

51. **“Yo estoy a favor de una estrategia más democrática** siguiendo las líneas del memorándum adjunto, que es un borrador de una charla que quizás presente aquí en Columbus en otoño del 2011.<sup>24</sup>

21 Recibido el 17 de Agosto 2010

<sup>22</sup> Por “actores” el Dr. Wendt se refiere a ciudadanos particulares actuando por su propia cuenta y sin apoyo o aprobación del gobierno

<sup>23</sup> Recibido el 18 de Agosto 2010 siguiendo una solicitud para clarificar sus dichos anteriores.

<sup>24</sup> En este trabajo Wendt sugiere un enfoque radical para resolver el problema de los FANI donde “El Pueblo” lleva a cabo la investigación necesaria...independientemente de lo que el gobierno se pronuncie. Se propone una nueva organización no gubernamental para efectuar investigaciones de alto nivel que tanto las grandes corrientes de la Ciencia y nuestras actuales agencias de gobierno no están dispuestas a conducir.

### **Leslie Kean (Estados Unidos)**<sup>25</sup>

“Creo que nuestro libro *OVNIS: Generales, Pilotos y Personeros de Gobierno Opinan*, puede ser utilizado como herramienta para terminar con el rechazo al que se refiere el Dr. Haines, simplemente porque representa los datos más creíbles provenientes de las fuentes más confiables sobre FANI. El tema de la seguridad de la aviación se menciona a través de todo el volumen por lo que, mi objetivo es, hacer circular el libro entre personeros de aviación y responsables políticos lo más ampliamente posible. Ese es el primer paso.

“Sobre todo, como se afirma en *OVNIS*, los colaboradores y yo estamos de acuerdo en términos generales que, con objeto de cambiar el clima de rechazo hacia los FANI y avanzar en el tema,

- Una mayor investigación científica es necesaria, en parte por el impacto de los Ovnis sobre la seguridad de los aviones y de la aviación;

- Esta investigación debe ser un emprendimiento internacional de cooperación involucrando muchos gobiernos, trascendiendo las políticas:

- Tal esfuerzo global no puede ser efectivo sin la participación de los Estados Unidos, la potencia tecnológica más grande del mundo.

La cuestión entonces es: ¿Cómo logramos que el gobierno de los Estados Unidos cambie su política no expresada política de rechazo para que el efecto sea sentido alrededor del mundo? Propongo lo siguiente:

**52. “Establecimiento de una pequeña oficina o agencia para supervisar las investigaciones FANI y relacionarla con sus homólogos en otros países.** Con objeto de abrir un dialogo y persuadir a personeros (políticos) a moverse en esta dirección, podemos señalar su éxito en otros países. Como ejemplos, cuatro agencias específicas – El GEIPAN de Francia, el CEFAA de Chile, el OIFFA de Perú y el Ministerio de Defensa del Reino Unido – fueron establecidas en cuatro departamentos burocráticos, perfectamente distintos en sus respectivos países con el propósito designado de investigar los FANI.

“Necesitamos un punto focal para las investigaciones en los Estados Unidos. Un pequeño y simple cambio en política es todo lo que tomaría para hacer una gran diferencia. Este cuerpo puede ser establecido tranquilamente sin gran costo. Para comenzar, todo lo que se requiere es financiamiento para montar una pequeña oficina, dotada de una a tres personas, equipada con unos pocos computadores y archivos y situada en cualquiera de muchos lugares posibles. El personal establecería lazos con científicos, oficiales de la ley, investigadores civiles y especialistas en una variedad de disciplinas que intervendrían si un evento FANI de mayores proporciones fuese a ocurrir. Pocos recursos adicionales serían necesarios porque la investigación de casos relevantes significaría extraer recursos existentes en términos de personal y equipo tales como, imágenes satelitales para referencias cruzadas y datos existentes de aviación, meteorológicos, astronómicos y de radar. Laboratorios ya existentes podrían ser utilizados para el análisis de evidencia físicas e imágenes fotográficas. Un panel voluntario de asesores calificados incluyendo académicos, científicos, expertos en aviación y oficiales militares se reunirían regularmente con el grupo permanente para ofrecer conocimientos y ayudar a coordinar la difusión pública de la información. A través de la legitimización del tema, esta agencia estimularía el interés científico y asistiría en la distribución de fondos gubernamentales y de fundaciones para científicos interesados de las comunidades investigadoras académicas y de aviación. Al desarrollarse las actividades de la agencia en el tiempo, actividades positivas hacia el estudio serio de Ovnis serían estimuladas y el apoyo público – que es muy fuerte aún sin enfoque determinado- se acrecentaría por un proyecto global de investigación que finalmente resolvería el misterio de los Ovnis.

“Este nuevo plan implica una organización fundamentalmente diferente a esa del Proyecto Libro Azul, porque estaría comprometida con la apertura y el trabajo con otros países en una iniciativa global. Además, no debería ser atestada con la recepción de todos los reportes de avistamientos de los ciudadanos, sino más bien enfocarse solamente en los eventos más relevantes que involucren a pilotos y profesionales de la aviación, oficiales de policía, personal militar, o avistamientos masivos que involucren a muchos testigos. (Las Luces de Phoenix en 1997, los avistamientos de Illinois del 2000, el incidente en el aeropuerto O’Hare el 2006, y el de Stephenville, avistamiento de Texas en 2008 son ejemplos recientes del tipo de incidentes que esta oficina podría tratar).

53. **“Avocar por cambios específicos dentro de las FAA tales como: (A) Conducir investigaciones apropiadas.** La FAA evita tratar incidentes que involucran FANI siempre que sea posible hacerlo, a pesar de su mandato de proteger nuestros cielos. El 2006, luego del avistamiento de un disco suspendido sobre el aeropuerto de O’Hare que causó un agujero en el banco de nubes – un peligro para la seguridad durante hora de mayor tráfico – La FAA afirmó que los pilotos de la Aerolíneas United y el personal habían sido testigos de una condición del tiempo. Al ser presionados, la FAA atribuyó el avistamiento a una nube perforada, un fenómeno meteorológico que no podía haber ocurrido ese día debido a temperaturas sobre cero. La FAA debe cambiar fundamentalmente su enfoque y cuidar que estos eventos sean debidamente investigados por los personeros adecuados y los resultados hechos públicos siempre y cuando no esté comprometida la seguridad nacional.

**(B) “Proveer a los pilotos y tripulaciones con formularios de reportes.** El Manual de Información Aeronáutica del año 2010 de la FAA, en la sección 6 sobre “Reportes de Seguridad, Accidente, y Riesgo” indica que “Las personas que deseen reportar OVNI/actividad de fenómenos inexplicados” deberían contactar un centro de recolección como Aeroespacial Bigelow Estudios Espaciales Avanzados, una nueva organización de investigación enfocada en tecnologías nuevas y emergentes, o el Centro Nacional de Reportes de Ovnis (NUFORC), un grupo civil con una línea telefónica especial y formularios de reportes. “Si existe preocupación de que vida y propiedad puedan estar en riesgo” debido a los Ovnis “el manual indica que se debe “reportar la actividad al departamento de policía local”.

“La FAA no debería hacer distingos entre esos peligros que deben ser reportados y aquellos que no deben reportarse. No provee formularios de reportes para avistamientos de FANI, y sí lo hace para otros tipos de peligro que no ocurren frecuentemente tales como actividad volcánica y choques con aves y, más aún, provee un detallado “cuestionario de exposición a rayos laser” para pilotos. La FAA también debe proveer otros tipos de formulario para avistamiento de FANI y alentar a los pilotos y tripulaciones a reportar cualquier cosa que presente, aunque remotamente, una amenaza a la seguridad de la aviación, sin importar si la amenaza pueda o no ser identificada o explicada.

**(C) “Investigación de apoyo.** Pilotos y tripulaciones podrían hacer importantes contribuciones en pos de la investigación FANI, si la FAA cambiase su actitud. Un avance obvio sería la instalación de cámaras en todos los aviones, quizás aun bajo el fuselaje. Las cámaras digitales no son caras y tampoco lo es el almacenamiento de datos. Tal programa podría ser lanzado por una organización no gubernamental o científica, si no lo es por una agencia de gobierno. Cualquier información adquirida ayudaría al estudio de estos fenómenos y su impacto en la seguridad de la aviación.

54. **“Generar un estudio dentro de la Academia Nacional de Ciencias para determinar si los OVNIS/FANI son dignos de investigación.** Quizás un estudio clasificado (o desclasificado) podría ser solicitado a través de los canales apropiados de los miembros de la Academia Nacional de Científicos, pidiendo una revisión de la evidencia sobre FANI como está presentada en el libro y siguiendo la lógica presentada en el mismo. Una determinación positiva de la Academia de que el fenómeno es digno de un futuro estudio facilitaría la creación de la agencia de gobierno descrita anteriormente, y ciertamente produciría un gran impacto en la comunidad científica.



“En resumen, pienso que el componente crítico es la nueva oficina central de gobierno, a ser establecida dentro de la rama Ejecutiva del gobierno. Una vez en su lugar, la puerta ya no permanecerá cerrada y seguirán muchos cambios específicos. Mientras trabajamos en el establecimiento de esta oficina a través de canales privados, debemos buscar otras formas de influenciar a las comunidades científicas y de aviación a través de propuestas más específicas.

<sup>25</sup> Recibido el 9 de Noviembre de 2010

### Analizando los Datos

Es un desafío identificar patrones validos y claramente definidos que abarquen todas estas recomendaciones. Mi enfoque fue más pragmático que estadísticamente preciso y utilicé un factor propio de análisis en el enfoque donde, el total de las 54 recomendaciones, serían ubicadas en el menor número posible de temas independientes<sup>26</sup>. Esto resultó difícil, debido a la superposición de ideas, por ejemplo, la recomendación de establecer una entidad de la ONU (u otra avenida) para el estudio de avistamientos de FANI, también podría ser incluida en el tema sobre la conducción de la investigación. En una vena diferente, algunos temas naturalmente derivaban hacia otros como es la sugerencia de mejorar nuestras capacidades actuales de detección de radar, lo cual, también requeriría mucho más conocimiento acerca de las características electromagnéticas de los FANI. Los siete temas básicos desarrollados están presentados en la Tabla 1 con sus recomendaciones numeradas.

<sup>26</sup> “Independientes” significa no sobreponer las categorías o temas. Para su mejor utilidad, límites claros deben separar cada tema para permitir reducir confusiones y malas aplicaciones. Esto no se logró completamente aquí.

Tabla 1  
Organizando los Temas

Tema	Recomendación	Total	Autores
1. Continuar (e incrementar) el intercambio De información confiable de FANI entre pares A todo nivel.	1,7,8,11,12,14, 15, 18, 37, 39,40, 43, 47.	13	6
2. Establecer una organización central para Coordinar, recibir análisis, documentación y Reportes de todos los avistamientos confiables.	3, 16, 17, 21,28, 30, 49, 52.	8	6
3. Conducir investigaciones de alta calidad Utilizando la más avanzada ciencia y tecnología,	40, 25, 35, 45, 46, 48, 50, 54.	8	5

Definir y estandarizar toda la terminología y Revelar ampliamente los descubrimientos.			
4. Derivar e implementar nuevas medidas de Precaución para tripulaciones de vuelo a seguir Durante un encuentro.	2, 22, 23, 33, 38.	5	4
5. Reforzar el cumplimiento de las regulaciones Aéreas actuales.	4, 5, 9, 13, 31.	5	3
6. Cambiar las presunciones existentes sobre Ovnis en varios niveles (oficial, social, individual)	32, 36, 53.	3	3
7. Mejorar las capacidades de detección de FANI	26, 29, 34.	3	3
8. Otras sugerencias	6, 19, 20, 24, 27 41, 42, 44, 51.	9	7

---

### Tema 1- *Intercambiar Información Confiable a Todo Nivel*

Este tema general recibió trece recomendaciones de seis colaboradores. Se sintió que información veraz acerca de los FANI debería continuar siendo intercambiada entre todas las partes interesadas.

Cuatro colaboradores (Bermúdez, Bravo, Brouwer y Velasco) todos dijeron esencialmente la misma cosa. Es decir, Una conferencia completamente desclasificada, moderna y técnica debería convenirse involucrando a tripulaciones de vuelo, ingenieros aeronáuticos, especialistas de radar, meteorólogos y otras disciplinas. Naturalmente, planificar y llevar a cabo un emprendimiento tan grande significaría un gran costo y una cuidadosa coordinación junto con el apoyo del sindicato y administración de la aviación y de los ejecutivos nacionales locales.

Tal conferencia requeriría de varios días para cubrir adecuadamente todos los aspectos relevantes sobre los FANI y la seguridad de la aviación. Llevaría a la conformación de varios grupos de trabajo en áreas tales como tecnología de detección avanzada (laser, radar, microonda), sistemas de escudos electrónicos, manejo de energías de vuelo (diseño de propulsión y modificaciones) manejo y entrenamiento avanzado de cabina, control de tráfico aéreo, y otras áreas.

En mi opinión, lograr una conferencia técnica como esta podría hacerse en etapas cuidadosamente planificadas, cada etapa construyéndose sobre la conferencia anterior y ampliando la lista de participantes. Las inhibiciones para participar en una conferencia de esta índole son tan grandes hoy en día que las primeras reuniones involucrarán a los “iniciados”

solamente, los que se limitarán a hablar entre ellos. Quizás la Conferencia Internacional de Prensa llevada a cabo en Washington DC el 12 de Noviembre del 2007, que incluyó a todos los colaboradores ya nombrados pueda resultar útil como modelo organizador.

*Tema 2. Establecer una Organización Internacional para Coordinar, Recibir y Analizar Reportes.*

El segundo lugar en número de las recomendaciones (8) estaba relacionado con el establecimiento de una organización central (quizás al interior de las Naciones Unidas) para coordinar, recibir, analizar, documentar y reportar todos los nuevos reportes de avistamiento confiables, y desarrollar e implementar nuevas medidas precautorias para las tripulaciones de vuelo a seguir durante un encuentro.

Mientras que Bermúdez (3)<sup>27</sup>, Bravo (8) y Velasco (45) llamaron específicamente a un conclave global de aviación relacionado con los FANI y la seguridad de la aviación, otros tantos también reconocieron el valor de una continua investigación sobre los FANI y compartir sus descubrimientos como mencionamos en el tema 1 más arriba.

Guerra (17), Halt (21), este autor (30), Velasco (43) todos se hicieron eco del punto de vista de Bermúdez sobre que...”al tener una organización central responsable de coordinar e investigar el tema, esta podría “avanzar lejos para proveer respuestas y mejorar la seguridad del cielo”. Sin embargo, Halt (19,20) y Wendt (50) dudaron de que esto fuese posible.

<sup>27</sup> Los números en paréntesis representan las sugerencias presentadas anteriormente.

*Tema 3- Conducir Investigaciones de Alta Calidad y Divulgar Ampliamente los Resultados.*

Este tema recibió el tercer número más alto de recomendaciones (8) hecho por cinco colaboradores. Tiene que ver con realizar investigaciones de alta calidad sobre el sujeto de los FANI y su interacción con los aviones. De Brouwer (10) y Guerra (15,16) llamaron a una investigación de todos los avistamientos no explicados (en colaboración con la comunidad científica y los medios de comunicación). Los reportes confidenciales militares (sobre FANI) deberían ser explicados al público (18). Callahan (28) sugirió establecer un equipo norteamericano independiente de investigación que reportaría directamente al administrador de la FAA.

J-J Velasco (47) recomendó el acceso, para los investigadores, de la información confidencial (satelital y de radar) con objeto de determinar si los FANI caen en conformidad con las regulaciones existentes de aviación. Esta sugerencia subraya la importancia de involucrar en esta investigación a la dirigencia de tráfico aéreo y personal de control. Si bien el tema 3 fue claramente el foco de cinco colaboradores, otros también lo incluyeron de una forma u otra como su objetivo deseado, ver 1,3,12,15,16,18,21,26,28,30,31,50,53.

*Tema 4- Desarrollar e Implementar Nuevas Medidas Precautorias para las Tripulaciones de Vuelo Relacionadas a Encuentros con FANI.*

El cuarto tema más recomendado recibió cinco recomendaciones hechas por cuatro individuos; todas tenían que ver con la preparación y/o el cumplimiento de nuevas medidas precautorias a seguir por las tripulaciones de vuelo durante un encuentro con FANI para que un incidente o accidente pueda ser evitado gracias a este entrenamiento especial. Una variedad de enfoques se sugirieron al respecto. Mientras Bermúdez (2) y de Brouwer (11) no especificaron cuales podrían ser estas medidas precautorias (realmente, es prematuro hacerlo) de Brouwer (13) sugirió que I.C.A.O. e I.A.T.A. deberían alentar a sus miembros "...a permanecer más atentos respecto a avistamientos de FANI y también alentar a las aerolíneas a requerir de sus pilotos reportar cualquier actividad inusual (9). Debido a su propio encuentro cercano en 1976, Jafari expresó que ningún avión militar debería disparar contra los FANI (22), sino que intentar comunicarse con ellos (23) y que no deberían ser considerados como enemigos (24). El autor (33) sugirió que las aerolíneas deberían insertar en sus actuales manuales de entrenamiento para tripulaciones, módulos cuidadosamente planificados conteniendo recreaciones virtuales, basadas en reales encuentros en vuelo, documentados en el pasado, y que (estadísticamente hablando) llevan a la mejor probabilidad de evitar una colisión mejorando a su vez la moral y disciplina de cabina durante lo que, de otra forma, puede ser un momento muy estresante. El documento especialmente preparado sugerido por Pope (37) podría también contribuir a mejorar el entrenamiento de los pilotos y de las regulaciones sobre reportes de la FAA. El (Pope) también se refirió al estudio del Ministerio de Defensa del Reino Unido "Fenómenos Aéreos No Identificados en la Región de Defensa Aérea del Reino Unido" acerca de "No debería de intentarse maniobrar contra los FANI durante las intercepciones. A alturas superiores, aunque los FANI parecen ser benignos con el tránsito aéreo civil, debería aconsejarse a los pilotos a no maniobrar excepto para colocar al objeto, si es posible, en su popa."<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Una conclusión similar, independiente, hizo este autor en su reporte "Seguridad de la Aviación en América: Un factor previamente ignorado (2000). Mi conclusión en este reporte sobre una amenaza de los FANI contra el vuelo, fue la siguiente: "Basado en una concienzuda revisión de reportes de pilotos acerca de FANI sobre los Estados Unidos entre 1950 y 2000 se concluye que no existe peligro inmediato para la seguridad de la aviación. Sin embargo, si los pilotos efectuasen una maniobra en el momento equivocado, existe la posibilidad de una colisión en el aire con un FANI. Asimismo si los pilotos dependiesen de lecturas erróneas en los instrumentos la seguridad puede verse comprometida.

*Tema 5- Fortalecer e Implementar las Regulaciones Existentes Respecto a Eventos de Cuasi-Colisión y Otros Relacionados con FANI.*

Cinco recomendaciones fueron hechas por tres colaboradores en relación a este tema: Los pilotos deberían ser alentados (no desalentados) a reportar sus avistamientos de FANI a las autoridades de aviación de todos los niveles. Además, I.C.A.O. e I.A.T.A. deberían alentar a sus estados-miembros y participantes a permanecer más alertas de lo que parecen estar ahora en lo que concierne la realidad de los FANI y su posible impacto en la seguridad de la aviación.

Formularios para pilotos de reportes existentes deberían ser modificados para incluir incidentes de cualquier tipo relacionados con FANI.

Bowyer destacó que la ley ya está vigente y solo necesita implementarse (5) . La responsabilidad máxima para hacerlo descansa en las líneas aéreas (4). Ambos, Bowyer y de Brouwer (9) están de acuerdo en que "...algunos operadores comerciales no desean que sus pilotos reporten avistamientos inusuales"<sup>29</sup> El autor (31) sugirió que los formularios actualmente en uso solo necesitan ser ligeramente modificados para proveer un espacio dedicado a testigos visuales para reportar cualquier evento de avistamiento aéreo inusual o ambiguo. Al dar este pequeño paso enviarían una poderosa señal a todas las tripulaciones aéreas indicando que está bien hablar sobre este tema; además, no resultaría muy oneroso hacerlo.

<sup>29</sup> Una encuesta de NARCAP de pilotos volando para una importante aerolínea descubrió que solo el veinticinco por ciento de los pilotos que habían visto FANI lo reportaron a sus directivos o a la FAA. Los que no reportaron dieron una variedad de razones "creativas" para no hacerlo. Reporte Técnico de NARCAP 5, 2001.

#### *Tema 6- Corregir las Existentes Actitudes Negativas Hacia los FANI en Varios Niveles.*

El próximo set de recomendaciones con mayor número de contribuciones fue uno que el autor había esperado ocuparía la mayor preocupación y dedicación. Esto es, cómo cambiar la opinión altamente negativa, y de larga data, sobre los FANI en varios niveles (social, gubernamental, individual) al interior del mundo de la aviación. Solo tres de los catorce colaboradores hicieron cada uno una sugerencia. Quizás la pregunta básica no fue lo suficientemente clara o sufrió en la traducción a otros idiomas o el problema mismo es tan difícil de enfocar que pocos se sintieron calificados para hacer algunas sugerencias.

Bravo (6) correctamente ve el tema FANI como un fenómeno psicosocial que, a través de los años, ha atraído a mucha gente sin conocimientos técnicos y con mucha información falsa (sin fundamento) y que han transformado al tema en una materia cómica y enigmática.

Un resultado de esto, ha sido que los personeros desean distanciarse de tales propugnadores marginales. La sugerencia de Pope (36) de reemplazar el término OVNI por FANI podría, con el tiempo, ayudar a disociar las imágenes a menudo equivocadas y prejuiciadas del pasado del pequeño núcleo de legítimos fenómenos atmosféricos que merecen ser estudiados.<sup>30</sup> Pero aún redefiniendo el término OVNI, Pope cree que el lazo de percepción con naves extraterrestres y visitantes alienígenas aún será difícil de cambiar; sin embargo, algunas personas estarían dispuestas a aceptar el término FANI como sustituto de fenómenos aceptables para un estudio a futuro. Pope también sugirió (37) que un breve documento debería ser preparado para la FAA para comenzar un lobby ante ella concerniente a casos de cuasi-colisión acerca de los cuales, ya existen reportes oficiales. El autor sugirió (32) que la FAA y otros personeros de aviación de alto nivel en otros ámbitos deberían formar parte de la solución (y no del problema) simplemente reconociendo que los FANI (no los OVNI) existen. (Esto es, que cesen de aceptar el actual punto de vista incorrecto y prejuiciado comúnmente sostenido acerca de los OVNI) y alentar a la comunidad de aviación de Estados Unidos a tomar esta materia en serio. Ambos, el autor (31) y Kean (53) concuerdan en que los actuales formularios de reportes para pilotos

deberían ser ligeramente modificados para estimular y también requerir de las tripulaciones de vuelo describir cualquier y todos los avistamientos. Hacer esto, ayudaría a reducir el prejuicio tan arraigado en contra de reportar tales eventos.

<sup>30</sup> Debería destacarse que el Ministerio de Defensa del Reino Unido, el Centro Nacional de Reportes de Aviación de Fenómenos Anómalos NARCAP y varias organizaciones más han empleado el término FANI precisamente por esta misma razón durante años.

#### *Tema 7- Mejorar Nuestra Capacidad para Detectar FANI.*

Esta sugerencia será sin duda la más costosa de implementar que todas las expuestas. Este conocimiento puede haber inhibido a algunos colaboradores de siquiera mencionarlo. Solo tres personas hicieron una sugerencia cada uno. Callahan (29) exhortó a que la FAA debería perfeccionar sus computadores de control de tráfico aéreo para "...detectar y seguir a todas las Naves Aéreas de alto rendimiento operando en o sobre el espacio aéreo de los Estados Unidos." Sin embargo, aunque estas computadoras solo pueden procesar información que les es entregada, cualquier deficiencia en nuestra actual tecnología sensorial de detección vehicular (principalmente radar) que permite a algunos FANI no ser detectados, no serán registradas correctamente. Como lo puso de manifiesto un reciente informe de investigación de un FANI <sup>31</sup> notoriamente suspendido sobre un terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de O'Hare el 7 de noviembre del 2006 que no fue detectado por el sistema de radar de tierra <sup>32</sup> (pero que fue percibido visualmente por personal de tierra y tripulaciones de vuelo como también por varios pasajeros en localidades esparcidas dentro y fuera de las dependencias del aeropuerto.) La FAA anunció que no había tal FANI presente y por lo tanto no presentaba un caso de riesgo.

El General Letty (26) y el autor (34) ambos estuvieron de acuerdo en que la detección de FANI "...debería tener una alta prioridad...hoy en día". Ya existe un gran número creciente de reportes de FANI que son avistados por las tripulaciones de vuelo pero que no son detectados visualmente por radares de tierra o en vuelo. <sup>33</sup> La capacidad de invisibilidad (al radar) de algunos FANI está bien documentada.

<sup>31</sup> Véase R.F. Haines y otros "Reporte de Un Fenómeno Aéreo No Identificado y Sus Implicaciones para la Seguridad en el Aeropuerto de O'Hare el 7 de Noviembre de 2006" Reporte Técnico de NARCAP 9 de Marzo de 2007.

<sup>32</sup> Nadie del personal de la torre de control afirmó haber visto el objeto. Cálculos de su posición en la torre de control y su geometría visual comparada con la altura calculada al FANI apoyaron sus afirmaciones de que el objeto no habría sido visible para ellos.

<sup>33</sup> Véase M. Shough, "Catálogo de Radar: Una Revisión a Veintiún Reportes de Contactos de Radar Aéreos y Terrestres Relacionados con la Seguridad de la Aviación para el Período 15 de Octubre 1948 a Septiembre 19 de 1976" NARCAP Reporte Técnico 6, 2002.

## Otras Sugerencias

Siete colaboradores ofrecieron nueve sugerencias adicionales que son importantes de discutir aquí. Es interesante destacar que los comentarios de Halt (19,20) se entremezclan con los de Letty (27). Halt escribió que es importante entender claramente que el gobierno de los Estados Unidos no es una estructura unificada, monolítica que puede responder rápidamente a nuestro llamado por cambios en algunas regulaciones y procedimientos operacionales de aviación. El visualiza quizás una docena de departamentos separados y aislados investigando FANI, cada uno ocultando sus conocimientos de los otros. Letty también nos propone (27) tomar en cuenta las recomendaciones y conclusiones encontradas en el documento informativo especial de noventa páginas liberado en 1999 con el título de Informe COMETA (Comité de Estudios Profundos) (véase pie de nota 16). Este sorprendente reporte reconoce "...la casi cierta realidad física de objetos voladores completamente desconocidos de extraordinarias performances de vuelo y silenciosos, aparentemente manejados por "seres" inteligentes." Si bien este documento no se refiere específicamente a la seguridad de la aviación, si recomienda una "campana gradual de información" orientada hacia "los responsables de las decisiones políticas, militares y administrativas como también a pilotos de aviones y helicópteros". La "estrategia más democrática a la que se refiere Wendt (51) tiene que ver con el compromiso activo de ciudadanos calificados en el cuidadoso estudio de FANI en vez del involucramiento de académicos, militares u otros personeros de gobierno. Un aspecto de este nuevo movimiento llama por una disociación clara y deliberada de la ufología como sugerido por Pope (41) junto con evitar cualquier declaración definitiva acerca de qué son los FANI (42).

## Discusión

Está claro que la mayoría de los corresponsales no contestó la pregunta presentada tan directamente como yo hubiese deseado. Quizás no estuvieron de acuerdo con ella del todo. Quizás no se sintieron calificados para dar su opinión<sup>34</sup>. Quizás estaban demasiado ocupados para considerar la pregunta con la profundidad que merece. Sin embargo, creo que estos colaboradores si compartieron sus opiniones acerca de un número de aspectos relacionados con esta pregunta que hizo aparecer lo que ellos pensaban que era lo más importante.

Curiosamente el único tema que fue abordado por el mayor número de colaboradores tuvo que ver con la importancia de tener un intercambio abierto de información relacionado con los FANI. Debido a que la mayoría de los colaboradores estaban relacionados directa o indirectamente con la aviación, es natural que este enfoque profesional se viese reflejado en un énfasis por la seguridad del vuelo, en procedimientos administrativos y otros asuntos relacionados al vuelo. Las diferencias en este grupo de recomendaciones aparecieron solamente en las vías particulares u organizaciones auspiciadoras que deberían generar y compartir la información. Resulta fácil interpretar estas recomendaciones como exponiendo una velada creencia que la información de FANI no está siendo compartida como podría y debería hacerse.

<sup>34</sup> Varios corresponsales expresaron que dudaban en responder por esta misma razón, por lo que tuve que contactarlos una segunda vez para clarificar.

En el tema 2, seis colaboradores sometieron pensamientos acerca de cómo y dónde esta información podría ser generada y compartida: a saber, vía comisión de estudio de las Naciones Unidas (I.C.A.O. por ejemplo)\*, nuevas comisiones localizadas en países individuales (por ejemplo I.A.T.A., la Academia Nacional de Ciencia o una agencia u oficina al interior del gobierno de los Estados Unidos.)

Se necesita llevar a cabo mayores investigaciones sobre las características físicas de los FANI como se hizo patente en el tema 3. Si bien ya existe una gran cantidad de información anecdótica sobre una gran variedad de FANI, la mayor parte resulta inútil desde un punto de vista científico. Estos cinco corresponsales expresaron su frustración sobre este vacío en nuestros conocimientos. La interesante idea ofrecida por Letty de que psiquiatras deberían jugar un papel más amplio en estos estudios es relevante y oportuna (25). Se nota el apoyo de Bravo por un punto de vista similar (6) como (también) lo fue la idea apoyada por muchos otros de que la base de datos debería ser de naturaleza global. (3,8,12,16,17,30,35,45,46,48,49). Velasco sugirió que (44) la terminología desarrollada por GEIPAN durante muchos años debería adoptarse universalmente, lo que tiene mucho sentido sobre la base de una probada efectividad.

En su capítulo 27 “Agnosticismo Militante y el Tabú Ovni” en el libro de Leslie Kean, Wendt y Duval discuten el tema del rechazo (tema 4) con algo de profundidad. Ellos argumentan que en los Estados Unidos un tabú no oficial rodea la idea de que los Ovnis son extraterrestres, debido al miedo y ansiedad subconscientes relacionados con lo que podría significar para la vida moderna y nuestra identidad nacional reconocer la realidad de los Ovnis (y menos aún la de los ET)\*. Entre las amenazas a nuestro sistema de vida está “la enorme presión por una respuesta humana unificada o gobierno mundial”. En efecto, ¡la identidad misma de las naciones de la tierra exige que ellas continúen constitucionalmente independientes! La soberanía moderna es antropocéntrica y no puede tolerar una presencia o aún quizás una dominación (ET) externa. Por lo tanto, el llamado a un intercambio de información (tema 1) que sea coordinado por una organización global (tema 2) establecida para estudiar lo que es claramente un fenómeno global (tema 39 que podría impactar negativamente la aviación global (temas 4 y 5) está siendo bloqueado a un profundo nivel psicológico invisible y subconsciente según Wendt y Duval. Esta creativa idea puede explicar también por qué tan pocos colaboradores se refirieron a la pregunta inicial (tema 6) directamente. ¿Acaso estamos siendo impedidos de avanzar debido a nuestros propios miedos subconscientes, de algún u otro tipo, y no específicamente por la realidad ET? ¿Estamos temerosos quizás, de lo que podamos descubrir, al profundizar más y más en este nebuloso campo?

\*ET Extra Terrestre

Las afirmaciones hechas por Hall tampoco deben ser ignoradas (19,20). Ofrece una perspectiva realista sobre otra base más para el rechazo que parece haber rodeado los temas Ovnis en Estados Unidos durante varias generaciones anteriores. El gobierno norteamericano es realmente “una agencia fragmentada compuesta por organizaciones que compiten entre sí por dinero, misión y atención...Ellas se comparten y ocultan información según consideren apropiado. Todas ellas negarán esto, ya que conservan lo que tienen en un área negra\*.” Ellas temen ser asociadas públicamente con el tema FANI. Estas verdades conllevan a preguntarse



¿cómo se pueden lograr progresos significativos trabajando con agencias del gobierno de los Estados Unidos?<sup>35</sup>

Las sugerencias hechas sobre el tema 7 podrían resultar las más difíciles y costosas de alcanzar. Mejorar la actual capacidad de detección de los radares de tierra para lograr detectar algunos tipos de FANI, que podrían interferir con la aviación, requeriría de razones muy bien justificadas para hacerlo a niveles de agencias (FAA, CAA, DGAC y otras) y de Congreso. Se necesita un caso mucho más fuerte para permitir que tales mejoras puedan siquiera empezar a ser consideradas por personeros de la aviación.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> En sus capítulos del libro de Leslie Kean, los autores Wendt y Duval sugieren que se debe tomar una postura abierta de “agnosticismo militante” para combatir la renuencia del gobierno de los Estados Unidos para reconocer la existencia de FANI. En el centro de esta postura hay una “ciencia sistemática” sobre FANI que descubrirá evidencia física no solo de su existencia sino también sobre su naturaleza.

<sup>36</sup> Esto ni siquiera comienza a incluir problemas asociados con la integración (e ¿intercambio?) de los datos militares de radar existentes con aquellos (que obtengan) los propuestos sensores civiles perfeccionados.

### Conclusiones

Mientras varios corresponsales dieron su opinión acerca de lo que se podría hacer para ayudar a disipar el estado de rechazo que existe al interior de gran parte de la comunidad aeronáutica, algunos no hicieron comentarios. La mayoría de los corresponsales a mi pregunta dirigieron (sus respuestas) a un set de temas más amplio, teniendo que ver en general, con la aceptación social de FANI por los organismos internacionales de aviación y científicos. Ahora que estamos armados con estas meditadas recomendaciones solo nos queda llevarlas a cabo para beneficio, en el largo plazo, de todos los que vuelan. Ahora, si tenemos tiempo antes de que se pierdan vidas en un accidente de aviación con un FANI, nos enfrentamos a grandes desafíos que pueden tomar una generación vencer. No deberíamos esperar para comenzar.

### Biografías

**RAY BOWYER** ha sido piloto inspector de calibración de vuelo, y continúa siendo piloto calificado de aerolínea. Ha volado para diez líneas aéreas operando en Europa y el Medio Oriente, incluyendo Jersey European, Channel Express, Regionair, Business Air y Farnair Air Transport. Desde 1999 a 2008 fue capitán de línea para Aurigny Air Services en las Islas Británicas, volando entre islas y en rutas internacionales con base en Guernsey. Actualmente vuela como capitán para una corporación basada en Channel Island a través de Europa y tiene un total de 7000 horas de vuelo.

**WILFRIED DE BROUWER** permaneció veinte años como piloto de guerra en la Fuerza Aérea Belga. Fue asignado a la Rama de Planificación Estratégica de la OTAN en 1983 siendo Coronel. Más tarde llegó a ser Comandante de Ala del Ala de Transporte de la Fuerza Aérea

Belga y, en 1989, jefe de la División de Operaciones en el Estado Mayor Aéreo. Promovido a Mayor General en 1991, De Brouwer sirvió como Vice Comandante en Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Belga. A comienzos de 1995, luego de retirarse de la Fuerza Aérea, trabajó durante más de diez años como asesor de Logística de las Naciones Unidas para mejorar sus capacidades de respuesta rápida durante emergencias.

**JOHN J. CALLAHAN** tiene más de treinta años de experiencia en la Administración Federal de Aviación (FAA) especializándose en centros de control aéreo. Como Jefe de la División de Automatización, supervisó el diseño, la programación, los ensayos y la implementación de los programas de software de todas las facilidades de control de tráfico aéreo. Entre 1981 y 1988, fue Jefe de División de Accidentes, Evaluación e Investigaciones en la Casa Matriz de Washington, donde era responsable por la calidad de los servicios de tráfico aéreo provistos para usuarios de la FAA. Luego de retirarse, Callahan fue contratado como Experto Analista para Washington Consulting Group y Oficial Jefe Ejecutivo para Crown Communications Consulting Company. Actualmente es propietario y operador de Liberty Tax Service en Culpeper, Virginia.

**RODRIGO BRAVO GARRIDO** es capitán y piloto de la Brigada Aérea del Ejército de Chile. El año 2000 a los veinticuatro años, se le asignó llevar a cabo un estudio interno titulado “Introducción a los Fenómenos Aéreos Anómalos y sus Consideraciones para la Seguridad del Espacio Aéreo” comprendiendo reportes previos de casos de encuentros de aviones militares con FANI. Desde entonces, ha continuado su investigación y ahora trabaja en cooperación con el Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos (**CEFAA**), oficina de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el equivalente de Chile a nuestra FAA.

**JULIO MIGUEL GUERRA** se recibió como piloto de la Fuerza Aérea Portuguesa en 1973 llegando a ser oficial de operaciones especialista en prevención de accidentes de la Base Aérea Ota. En 1990 comenzó a volar comercialmente con Air Atlanta una compañía de charter de la línea aérea nacional TAP, Air Columbus y Air Atlanta, pilotando aviones jets Boeing 737-200/300. Desde 1997 ha sido capitán de línea para Portugalia Airlines. También es instructor privado de vuelo y examinador de las Autoridades Conjuntas de Aviación, entidad europea que desarrolla e implementa regulaciones y estándares comunes de seguridad. Con 18.000 horas de vuelo, en 2009 el capitán Guerra se tituló en Ciencia Aeronáutica en la universidad Lusófona.

**RICHARD F. HAINES** es un investigador Científico que se desempeñó en el Centro de Investigación Ames de la NASA entre 1967 a 1988 en proyectos como Gemini, Apollo, Skylab y la Estación Espacial Internacional. Dirigió el programa conjunto de NASA/FAA Head-up Display de evaluación. También fue nombrado Jefe de la Oficina de Factores Humanos del Espacio de la NASA. El Dr. Haines ha publicado más de setenta trabajos en las más importantes revistas científicas y también ha producido sobre setenta informes gubernamentales para la NASA. Desde su retiro en 1988 trabajó como Director Científico para RECOM Technologies, Instituto de Investigación Avanzado en Ciencias de la Computación y para la Raytheon Corporation. Actualmente se desempeña como Director Científico de Centro Nacional de Reportes de Aviación sobre Fenómenos Anómalos (NARCAP).

**CHARLES I. HALT** era Teniente Coronel cuando fue asignado a la (Base Aérea) Bentwaters en Inglaterra – el Ala Táctica de Cazas más importante de la Fuerza Aérea de los

Estados Unidos – primero como Vice-Comandante y luego como Comandante de la Base. Más tarde fue Comandante de la Base Aérea de Kunsan en Corea, la base de F-16 responsable por cualquier acción ofensiva requerida en la península Coreana y también participó en establecer la base de misiles Crucero en Bélgica. Finalmente, sirvió como Director, para el Inspector General del Departamento de Defensa en el Directorio de Inspecciones, con responsabilidad de inspección sobre todo el Departamento de Defensa. El Coronel Halt se retiró en 1991 y ahora dirige una importante comunidad cerrada.

**PARVIZ JAFARI** es un general en retiro de la Fuerza Aérea Iraní. Luego de ingresar a la Fuerza Aérea tuvo dos años de entrenamiento en los Estados Unidos, en las bases aéreas Lackland en Texas, Craig en Alabama, y Nellis en Nevada. En su país, Jafari sirvió como Comandante de varias bases y como oficial de operaciones del Estado Mayor de la Fuerza Aérea. Como general, llegó a ser oficial coordinador entre el Ejército, La Marina y la Fuerza Aérea Iraníes. Se retiró en 1989 y vive en Teherán.

**LESLIE KEAN** es periodista investigadora y autora del libro: “*OVNIS: Generales, Pilotos y Personeros de Gobierno Se Manifiestan*” (Harmony/Crown 2010), un record de ventas del New York Times. Tiene publicaciones nacionales e internacionales en el *Boston Globe*, *Baltimore Sun*, *Atlanta Journal Cosntitution*, *Providence Journal*, *The Nation*, *Internacional Herald Tribune*, *Globe y Mail*, y *Journal Of Scientific Explorations* entre otros. Es co-autora de la *Revolución del Espíritu de Burma*. Y es co-fundadora de la Coalición por la Libertad de Información.

**DENIS LETTY** es un conocido piloto de guerra y Mayor General de la Fuerza Aérea de Francia. Fue Comandante de la Quinta Ala de Combate en la base aérea de Estrasburgo de la Zona de Defensa Sud-este, y de la Misión Militar francesa cercana a las Fuerzas Aéreas Aliadas en Europa Central. Como Comandante fue condecorado con la Legión de Honor. Luego de su retiro, el general Letty sirvió como presidente del grupo de empresas Servicio de Defensa de Aviación que proveyó entrenamiento de guerra electrónica para las fuerzas armadas. También fue Director del Grupo **COMETA**, un comité privado de investigación profunda formado para estudiar el fenómeno OVNI que publicó su reporte “OVNIS y la Defensa” en 1999.

**NICK POPE** trabajó para el Ministerio de Defensa Británico durante veintiún años, desde 1985 al 2006. Su carrera incluyó funciones en las divisiones de política, operaciones, personal, finanzas y seguridad. Durante la guerra del Golfo fue reclutado para el Centro de Operaciones Conjunto, donde se desempeñó en la Sala de Operaciones de la Fuerza Aérea como supervisor y vocero. Entre 1991 hasta 1994, el primer deber de Pope fue investigar los reportes de objetos voladores no identificados y determinar si los avistamientos eran de interés para la defensa. Varios ascensos siguieron y su última tarea la realizó en el Directorio de Seguridad de la Defensa. Ahora retirado, Pope trabaja como periodista y locutor independiente.

**RICARDO BERMÚDEZ SANHUEZA** es general en retiro de la Fuerza Aérea de Chile, sirvió como Agregado Aéreo de Chile en Londres y fue Comandante en Jefe del Área Sur de la Fuerza Aérea. También se desempeñó como Director de La Escuela Técnica Aeronáutica. En 1998 fue co-fundador del Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos (el **CEFAA**), una rama de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la FAA de Chile. En Enero del 2010

fue nuevamente designado Director del CEFAA y actualmente trabaja a tiempo completo investigando incidentes OVNI que involucran personal aeronáutico civil o militar.

**JEAN-JACQUES VELASCO** fue ingeniero del Centro Nacional Francés de Estudios Espaciales (CNES) especializándose en investigación satelital. En 1977 se unió a un nuevo equipo francés formado al interior del CNES para estudiar los fenómenos aeroespaciales no identificados. Se convirtió en Director de esta agencia en 1983, y mantuvo esa posición hasta el 2004, llegando a ser una autoridad internacional en el estudio científico de los OVNI. Su asesoría ha sido requerida por varios países que han establecido sus propias agencias gubernamentales para investigar OVNIS tales como Chile y Perú, y por el Parlamento Europeo en 1994. Es autor de varios libros sobre el tema OVNI.

**ALEXANDER WENDT** es profesor de Mershon\* en Seguridad Internacional de la Universidad Estatal de Ohio. Previamente enseñó en la Universidad de Yale, en el Dartmouth College y en la Universidad de Chicago. Está interesado en los aspectos filosóficos de las políticas internacionales y ha publicado numerosos artículos en los principales periódicos de ciencias políticas, como también un libro en 1999, *“Teoría Social de las Políticas Internacionales”* (Cambridge University Press) que recibió en el 2006, el “Premio al Mejor Libro de la Década” de la Asociación de Estudios Internacionales.

\*N. del T.: Centro Mershon de Estudios de Seguridad Internacional, de la Universidad de Ohio.

*Nota del Autor:*

*Este reporte se extiende deliberadamente sin derechos de autor. Siempre que no se le hagan cambios, usted es bienvenido a copiarlo total o parcialmente, citarlo y distribuirlo a discreción.*

*R. F. Haines (2010)*