

Avviso per piloti, equipaggi, controllori di volo
e professionisti dell'aviazione:
Fenomeni aerei non identificati, UAP, UFO
e sicurezza aerea



Ted Roe

Direttore della ricerca

info@narcap.org

Giugno 2019

Copyright NARCAP.org Tutti i diritti riservati

Questo documento ha lo scopo di informare i piloti, gli equipaggi, i controllori di volo, i manager e i passeggeri dei voli commerciali su: la definizione del termine "Fenomeni Aerei Non Identificati" o "UAP", sulla storia generale dei **Fenomeni Aerei Non Identificati** e l'aviazione, sulle caratteristiche degli UAP e dei profili comuni degli incidenti che coinvolgono UAP, sui **fattori di sicurezza** che possono essere interessati negli incidenti UAP, sugli avvertimenti e raccomandazioni per gli equipaggi di volo e i controllori del traffico aereo, sui pregiudizi riguardanti la segnalazione degli incidenti UAP, e su cosa il NARCAP.org sta facendo per mitigare questa spiacevole situazione.

La definizione di Fenomeni Aerei non Identificati o UAP

"Un Fenomeno Aereo Non Identificato, UAP, è lo stimolo visivo che provoca la produzione di un rapporto d'avvistamento di un oggetto o luce vista nel cielo, il cui aspetto e/o la dinamica di volo non fanno pensare a un oggetto volante logico e convenzionale e che continua a rimanere non identificato anche dopo un attento esame di tutte le prove disponibili da parte di persone tecnicamente in grado di fare sia un'identificazione tecnica che una sulla base del buon senso comune, qualora ve ne sia una possibile. (Haines, PP 13-22, 1980)

Una panoramica molto generale della storia dell'UAP e dell'aviazione

UAP e UFO sono stati segnalati da equipaggi e controllori del traffico aereo (ATC) nel corso di tutta la storia del volo a motore. Molte di queste osservazioni e incidenti coinvolgono specifici fattori di sicurezza. Il governo, tipicamente l'esercito, ha avuto un interesse passeggero per gli UAP, con l'effetto di lasciare la comunità dell'aviazione e dei pianificatori della sicurezza aerea senza alcun supporto per gli equipaggi di volo e gli ATC. Recependo le lamentele dei piloti in merito ai fattori di sicurezza, la Marina Militare degli Stati Uniti ha recentemente implementato specifiche norme di riportazione per le segnalazioni che coinvolgono gli UAP, ma queste informazioni non sono disponibili per i responsabili della sicurezza civili. La FAA, Federal Aviation Administration [l'ente USA dell'aviazione civile] non offre alcuna leadership o linee guida all'aviazione civile o commerciale, e suggerisce agli equipaggi e agli ATC che vogliono segnalare osservazioni e incidenti UAP di rivolgersi un ente non governativo.

Alcune caratteristiche degli UAP:

1. Gli UAP possono apparire come una luce inaspettata e insolita (UAP/Luce), come un oggetto (UAP/Oggetto), o come un oggetto dotato di luci, oppure ancora un oggetto con luci vicine.
2. Gli UAP possono apparire individualmente o in gruppi.
3. Gli UAP possono variare in dimensioni da un piede di diametro a un miglio o più.
4. Gli UAP possono apparire a qualsiasi altitudine, durante qualsiasi fase di volo e in spazi aerei controllati/limitati come gli aeroporti. Gli UAP possono apparire con qualsiasi tempo e a qualsiasi ora.

5. Gli UAP possono essere eccezionalmente mobili e possono eseguire transiti apparentemente istantanei, accelerazioni estreme, virate ad angolo acuto, arresti improvvisi e possono librarsi sul posto per lunghi periodi. Gli UAP sembrano "volare" in un modo che non è coerente con la dinamica dei fluidi, i loro movimenti possono apparire "strani", possono essere totalmente inaspettati e risultare sorprendenti per i testimoni.
6. Gli UAP sono rilevati a intermittenza dai radar di terra. Spesso i piloti contattano l'ATC per avere la conferma radar e spesso l'ATC non ne ha traccia sul suo schermo. Questa è una caratteristica tipica degli incontri UAP che interessano l'aviazione.

Alcuni profili di incidenti UAP nell'ambito dell'aviazione:

1. Gli incidenti UAP iniziano quasi sempre con l'osservazione di qualcosa di insolito e inaspettato da parte degli equipaggi di bordo.
2. Gli incidenti UAP possono consistere in un'osservazione distraente di un qualcosa a distanza. Un equipaggio può o non può segnalarlo in tempo reale ai controllori aerei, o dopo il fatto.
3. Gli incidenti UAP possono degenerare molto rapidamente, passando da una semplice osservazione d'un oggetto o di una luce stazionaria o in movimento a una perdita di separazione o a una rotta di collisione.
4. Gli UAP possono apparire improvvisamente e causare o richiedere immediate azioni sugli organi di governo dell'aeromobile.
5. Gli incidenti UAP possono comportare guasti temporanei o permanenti dei sistemi elettronici, di comunicazione e di navigazione.
6. Gli incidenti UAP possono durare da pochi secondi a diverse ore.
7. Gli incidenti UAP possono ripetersi nella stessa area generale. Vi sono luoghi noti per l'attività UAP.
8. I profili degli incidenti UAP sono coerenti nella misura in cui sono IMPREVISI e IMPREVEDIBILI. Non si può fare affidamento sulle rotte o sui comportamenti degli UAP durante un incidente.

Fattori di sicurezza dell'aviazione durante gli incidenti UAP:

- **Perdita di separazione:**

Gli UAP possono chiudere a molto meno dei 1000 piedi richiesti per evitare conflitti.

- **Rotte di collisione e quasi collisioni a mezz'aria:**

I rapporti UAP comprendono descrizioni di passaggi ravvicinati e rotte di quasi collisione, se non veri e propri passaggi in rotta di collisione frontale.

- **Distrazione dell'equipaggio:**

Gli UAP possono apparire durante qualsiasi fase del volo e all'interno degli spazi aerei controllati. Gli equipaggi ne vengono distratti e continuano a osservarli, cosa che può influire negativamente sulla sicurezza del volo.

- **Guasti ai sistemi elettrici**

Durante gli incontri con UAP si sono verificati guasti alle comunicazioni, ai sistemi di navigazione, all'autopilota e ad altri sistemi elettrici. A seconda della natura dell'incontro, questo fattore potrebbe ulteriormente aggravare i problemi di sicurezza.

- **Ostacoli in spazi aerei controllati/limitati**

Gli incidenti UAP all'interno dello spazio aereo limitato o controllato sono un pericolo per gli aerei.

- **Rilevamento intermittente del radar come fattore rilevante ai fini della sicurezza**

Gli UAP non sono sempre visibili ai radar di terra.

I controllori aerei non sono quindi in grado di identificare un ostacolo o un pericolo.

La trasparenza degli UAP al radar può rendere inutili i sistemi anticollisione dipendenti dal radar.

I sistemi anticollisione dipendenti dal transponder, come il TCAS, non sono in grado di rilevare gli UAP.

- **Imprevedibilità come fattore rilevante ai fini della sicurezza**

Gli UAP possono muoversi a velocità estreme su traiettorie imprevedibili. Possono apparire improvvisamente sulla traiettoria di un aereo. Possono quindi verificarsi, o essere necessarie, azioni sugli organi di governo per evitare una collisione.

- **Mancanza di guida e addestramento come fattore rilevante ai fini della sicurezza**

Tipicamente gli incidenti UAP coinvolgono l'equipaggio, che deve prendere decisioni basate su sviluppi in tempo reale. La mancanza d'una previa preparazione per questi incidenti influisce direttamente sulla capacità degli equipaggi di ridurre il rischio, inibisce la discussione degli incidenti UAP tra di essi, con l'ATC e con i manager durante e dopo un incidente, e influisce negativamente sul reporting e sulla raccolta dei dati.

Precauzioni e raccomandazioni:

La maggior parte dei rapporti su incidenti UAP contiene un rilevamento visivo iniziale da parte di un equipaggio di volo. Anche se in alcuni casi gli aerei ottenuti la conferma dai radar di terra della presenza di UAP, è raro che velivoli siano stati vettorati dall'ATC verso gli UAP.

Piloti e ATC coinvolti in osservazioni e incidenti UAP si trovano in una situazione insolita e impegnativa. Sono generalmente inconsapevoli dell'esistenza degli UAP, lenti a comprendere con cosa hanno a che fare, e comprensibilmente increduli quando si trovano di fronte a loro. In alcune situazioni, la gravità della questione non è immediatamente evidente a piloti e controllori aerei e la comunicazione è inibita da pregiudizi professionali e personali. Nel settore dell'aviazione non esistono specifiche informazioni o guide che consentano di ridurre i rischi legati agli incontri con gli UAP.

Il comportamento imprevedibile degli UAP è pericoloso. Gli equipaggi e l'ATC coinvolti in un incidente o un'osservazione di UAP non possono fare alcun affidamento su direzioni e rotte degli UAP e dovrebbero adottare un approccio difensivo e conservativo nei confronti di qualsiasi osservazione o incidente di tale tipo.

Non esiste un modo affidabile per determinare se gli UAP evitano le collisioni. I valori di separazione e rateo di chiusura in alcuni casi hanno comportato una chiara necessità di azioni sugli organi di governo per evitare quella che poteva apparire come una imminente collisione, con molti altri casi di mancate collisioni a mezz'aria, perdita di separazione e inseguimenti molto ravvicinati. Sussiste l'opinione che alcuni UAP siano pilotati e vogliano evitare una collisione ma, dato che alcuni UAP possono essere fenomeni elettrici naturali, anche molto potenti, che difficilmente "vogliono" evitare una collisione, gli equipaggi non possono presumere con sicurezza che gli UAP "si tolgano di mezzo" da soli.

In definitiva è il buon giudizio dell'equipaggio e la capacità di valutare il rischio a definire una risposta appropriata al pericolo. È responsabilità del sistema aeronautico informare i professionisti dell'aviazione e ridurre le conseguenze degli incidenti UAP attraverso l'istruzione e la formazione.

Pregiudizi e segnalazioni

All'interno della comunità dell'aviazione sussiste uno specifico pregiudizio contro la segnalazione delle osservazioni di UAP che ostacola il riconoscimento e la riduzione delle minacce alla sicurezza aerea causate dagli UAP. Molti piloti e controllori aerei considerano l'argomento nocivo per la loro immagine e la loro carriera con il risultato che spesso non riferiscono le loro esperienze fino a quando non sono in pensione.

La FAA non è interessata ai rapporti dei piloti e degli equipaggi che coinvolgono UAP o UFO. Il manuale AIM della FAA istruisce i piloti e gli equipaggi a contattare un servizio civile di segnalazione UFO, con l'effetto di rafforzare i pregiudizi contrari alla segnalazione, ostacolare la raccolta dei dati e vanificare l'azione di riduzione del rischio.

Un sondaggio condotto dal NARCAP sugli equipaggi di un vettore regionale statunitense in merito alle osservazioni e gli incidenti UAP ha avuto un tasso di risposta molto alto del 28%, con gli equipaggi che hanno mostrato un elevato interesse per la questione degli UAP e della **sicurezza aerea**.

Gli equipaggi, i controllori di volo e i professionisti dell'aviazione sono incoraggiati a contattare NARCAP.org online, via e-mail o per telefono per segnalare osservazioni e incidenti UAP/ UFO. Il NARCAP suggerisce vivamente che i piloti, i controllori di volo e i professionisti dell'aviazione facciano anche un rapporto sul sistema riservato *Aviation Safety Reporting System* della FAA (FAA ASRS).

Informazioni sul NARCAP.org

Dal 1999 il NARCAP documenta ed effettua ricerche su incidenti attinenti alla sicurezza aerea che coinvolgono UAP. Il NARCAP ha definito e stabilito il termine UAP. Da oltre vent'anni il NARCAP sostiene la ricerca e l'educazione all'interno della comunità aeronautica per riconoscere e mitigare i rischi derivanti dagli UAP.



Riferimenti

Generale di Brigata. Geo. Shulgen, USAF, *Request for Intelligence Requirements on Flying Saucer type Aircraft*

Federal Aviation Administration Aeronautical Information Manual (AIM) – *Reporting UFOs*

Haines e Weinstein/NARCAP 2001, *A Preliminary Study of Fifty-Seven Pilot Sighting Reports Involving Alleged Electro-Magnetic Effects on Aircraft Systems*

Haines e Roe/NARCAP 2001, *Aircrew Survey Project*

Haines/ NARCAP 1999, *Aviation Safety in America: A Previously Neglected Factor*

Martin Shough/NARCAP United Kingdom 2002, *Radar Catalog (RADCAT) A Review of Twenty-One Ground and Airborne Radar UAP Contact reports Generally Related to Aviation Safety for the Period October 15, 1948, to September 19, 1976*

Gruppo NARCAP O'Hare 2007, *Report of an Unidentified Aerial Phenomenon and its Safety Implications at O'Hare International Airport on November 7, 2006*

Roe /NARCAP UAP Studies 2019 *A Preliminary Examination of the Flight Dynamics of Four Profiles of Unidentified Aerial Phenomena, UAP, Commonly Associated with Aviation Safety Incidents as Reported by Pilots*

Gruppo Sphere del NARCAP 2010, *Project Sphere*

Roe / NARCAP 2004, *Aviation Safety in America - Under-Reporting Bias of Unidentified Aerial Phenomena and Recommended Solutions*

Roe /NARCAP 2010, *Aviation Safety in America: Spherical UAP*

Ministero della Difesa britannico 2006, *Unidentified Aerial Phenomena in the UK Air Defence Region* [\[in italiano qui\]](#)

Weinstein/NARCAP 2001, *Unidentified Aerial Phenomena - Eighty Years of Pilot Sightings: Catalog of Military, Airliner, Private Pilots sightings from 1916 to 2000* [\[in italiano qui\]](#)

***Avviso per piloti, equipaggi,
controllori di volo e profes-
sionisti dell'aviazione:
Fenomeni aerei non identifi-
cati, UAP, UFO e sicurezza
aerea.***

Da <https://narcap.org>

Tradotto e pubblicato da



su <https://paolog.webs.com>

in data 05/04/2021

Rilasciato sotto licenza

Creative Commons

BY-NC-ND

paolog.webs.com

