

# OBJETOS VOADORES NÃO-IDENTIFICADOS NOS CÉUS DO BRASIL



Noite clara sobre o Vale do Paraíba. Vetorado pelo Controle, um F-5E do 1º Grupo de Aviação de Caça decolado da Base Aérea de Santa Cruz aciona a pós-combustão e persegue um ponto luminoso vermelho suspenso sobre o Oceano Atlântico. Tendo ao comando o então Capitão Aviador Marcio Brisola Jordão, aquele F-5E foi um de vários acionados em alerta naquela noite que passou para a História. Arte Roberto Celegatti.

Roberto Celegatti

## **OBJETOS VOADORES NÃO-IDENTIFICADOS NOS CÉUS DO BRASIL**

**Mariana Raad**

"...Cheguei perto do alvo, posicionando-me a cerca de seis milhas de distância dele, o que ainda é longe para que possa haver uma verificação precisa, ainda mais à noite. O alvo parou de se deslocar na minha direção e começou a subir. Eu não perdi o contato radar inicial e passei a subir junto com ele. Continuei seguindo o contato até cerca de 30 mil pés, quando perdi o contato radar e fiquei apenas com o visual. Mas, naquele momento, aquela luz forte já se confundia muito com as luzes das estrelas..."

Este é o depoimento de um dos pilotos de combate da FAB acionados para interceptar contatos radar não-identificados que invadiram nosso espaço aéreo em 19 de maio de 1986. Vinte anos se passaram desde aquele enigmático episódio, sem que explicações mais conclusivas tenham sido apresentadas sobre o assunto. O que realmente teria acontecido naquela noite de outono?

Na noite de 19 de Maio de 1986, os radares que controlam os céus brasileiros sobre São Paulo, Rio de Janeiro e Anápolis de repente começaram a registrar coisas estranhas! Até hoje os fenômenos daquelas poucas horas frenéticas não foram explicados. Além dos operadores dos radares do CINDACTA I (Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo), pilotos de caça e da aviação civil participaram da tentativa de identificação daqueles plotes inexplicáveis e fizeram, inclusive, contatos visuais, mas até hoje não há soluções concretas para o ocorrido.

A situação teve início por volta das 19:00 horas, quando o Coronel Aviador Ozires Silva comandava o que podia ser um de seus últimos vôos na Embraer, já que estava deixando a presidência desta, para assumir a da Petrobrás.

Após quase duas horas voando a bordo de um turbo hélice Xingu, já próximo a Poços de Caldas e a 22 mil pés de altitude, o Coronel Ozires e seu co-piloto Alcir Pereira da Silva foram surpreendidos com um questionamento do CINDACTA I. O controlador deste Centro perguntava sobre um possível contato visual com três alvos não-identificados, que apareciam no radar.

Sem que avistassem algo, resolveram então manter a proa, aproximando-se de São José dos Campos, na direção indicada pelo controlador. Foi assim que, mais tarde, avistaram algo com aparência semelhante a de um astro. Uma luz muito forte e fixa no espaço. Sua cor era a de um forte amarelo, com tendência ao vermelho.

Por volta das 22:00 horas, quanto mais se aproximavam do objeto, mais ele desvanecia, até desaparecer por completo. Decidiram então, voar para leste, cruzando o Aeródromo de São José dos Campos, rumo a um segundo objeto aparentemente situado ao sul de Taubaté. Abaixo de seu nível de vôo e a cerca de 600 metros do solo, se depararam com uma nova luminosidade, com a aparência de uma lâmpada fluorescente. Era difícil acreditar que o controlador tivesse esse objeto em seu radar, já que se encontrava voando baixo e a 250 km da antena do radar de Sorocaba.

Noite clara sobre o Vale do Paraíba. Vetorado pelo Controle, um F-5E Fighter II do Primeiro Grupo de Aviação de Caça decolado da Base Aérea de Santa Cruz aciona a pós-combustão e persegue um ponto luminoso vermelho suspenso sobre o Oceano Atlântico. Tendo ao comando o então Capitão Aviador Márcio Brisola Jordão, aquele F-5E foi um de vários acionados em alerta naquela noite que passou para a História.

Este acontecimento foi apenas o início de uma noite misteriosa, na qual cinco caças da Força Aérea Brasileira foram empregados na tentativa de identificar tais objetos. Este tipo de acontecimento não é usual, mas a urgência em identificar aqueles plotes radar foi determinante para que o CINDACTA I acionasse os caças naquela noite.

O que os controladores estavam vendo em suas telas naquele momento não constituíam tráfegos de aviões (nenhuma informação de transponder que identificasse o alvo), e nem de nuvens. Aqueles pontos não estavam dentro das configurações dos computadores do Controle de Tráfego Aéreo como um retorno radar habitual, e a situação foi imediatamente reportada ao CINDACTA I em Brasília, que, por sua vez, repassou a informação para o Centro de Operações de Defesa Aeroespacial (CODA).

Eram 21h20m quando o Chefe do CODA, o então Major Aviador Ney Antunes Cerqueira, que já havia sido informado sobre a ocorrência, chegou ao Centro de Operações Militares (COpM). Sua primeira providência foi acionar o avião de alerta da Base Aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, para que este interceptasse sem demora o alvo não-identificado.

No Rio de Janeiro, o piloto do alerta era o Tenente Aviador Kleber Marinho, hoje Primeiro-Tenente da Reserva, com 250 horas voadas em caças F-5 e um total de 900 horas na Força Aérea: "Como piloto de alerta naquele dia, fui contatado pelo oficial de permanência, na Vila dos Oficiais, local onde morava. A informação passada era a de que o piloto de alerta havia sido acionado, e então, por doutrina e treinamento, eu me dirigi diretamente para o avião e só depois da decolagem é que recebi as específicas instruções necessárias à minha missão. O piloto de alerta não precisa passar pela burocracia de um vôo normal. O avião já está preparado para a decolagem."

Com os motores rugindo, o F-5E decolou rumo ao manto da noite. Eram então 22h10m. Ao mesmo tempo, outro alvo era detectado a nordeste de Anápolis, no longínquo Estado de Goiás, o que fez com que os pilotos de caça sediados na Base Aérea daquela cidade também fossem acionados. O primeiro a decolar, em um dos F-103 Mirage, foi o então Capitão Aviador Rodolfo da Silva Souza.

É importante frisar que os radares, até então, eram desenvolvidos para detectar alvos de, no mínimo, dois metros quadrados, mas não permitia ainda que o seu operador conseguisse avaliar as suas reais dimensões.

Na Base Aérea de Santa Cruz, um segundo avião foi acionado. "Foi uma tremenda coincidência", diz o então Capitão Márcio Brisola Jordão, segundo piloto de F-5E a levantar vôo naquela noite. "Eu não estava escalado de alerta. Tinha ficado em Santa Cruz para estudar para uma prova de ensaio em vôo. Quando o alerta foi acionado, pensei que era treinamento e continuei estudando, até que o soldado de serviço veio com a informação de que estavam precisando de outro piloto para voar. Ele só disse que havia alguma situação de detecção de contatos desconhecidos no radar e que até o avião reabastecedor deveria ser acionado."

"Sempre tem um avião reserva preparado", diz Jordão, "no caso, quem não estava preparado era eu, o piloto! Mas eu é que estava no Esquadrão e então fui. O Kleber foi o primeiro. Para a gente, era um treinamento normal, mas, com a evolução da situação, outro F-5E foi acionado."

Antes de decolar, o Capitão Jordão ainda ligou para o Centro de Operações Militares em Brasília, para saber o que estava acontecendo. Foi com a informação de que os radares plotavam diversos alvos em diferentes pontos do céu brasileiro, e foi com a expectativa de contatar algum destes alvos, que ele levantou vôo, por volta de 23h15m. A ordem dada aos pilotos foi de interceptação sem assumir uma postura agressiva. Nestes casos, como procedimento padrão, decolaram armados com canhões, mas sem a intenção de utilizá-los.

Outras duas aeronaves, pilotadas pelo Capitão Armindo de Souza Viriato e pelo Capitão Júlio Cezar Rozenberg, ainda decolaram da Base Aérea de Anápolis, totalizando cinco diferentes tentativas de interceptação.

"A decolagem foi normal, fiquei em torno de 20 mil pés na direção de São José dos Campos. Por orientação da defesa aérea, desliguei todos os equipamentos de bordo: radar, luzes de navegação, etc. Fiquei apenas com o rádio de comunicação ligado", conta o Tenente Kleber. E continua: "Como os alvos não possuíam equipamento algum que transmitisse qualquer onda eletromagnética, não era possível saber a altitude em que voavam. Toda a orientação que me foi dada era para que eu fizesse procurar visuais."

"De acordo com os radares de Brasília, eu deveria olhar para as minhas 2 horas e 11 horas, alto e baixo. Mas eu não via nada." Quando mais próximo de São José dos Campos, o controlador radar passou a dar instruções mais incisivas para que o piloto olhasse para a sua esquerda: "Eu estava bem em cima da fábrica da Embraer e nada havia avistado até então. Em função destes alvos aglomerados na minha esquerda, o controlador pediu que eu fizesse uma curva pela direita e voltasse em direção a Santa Cruz, com 180 graus defasados."

Assim que se estabeleceu nesta curva, o Tenente Kleber foi instruído a olhar para a sua direita, o que em nada acarretou novamente. Como o controlador tinha os alvos no radar, comandou ao piloto uma curva para cima deles, com a proa para o mar: "Eu efetuei a curva, estabilizei a aeronave na proa que ele havia recomendado e, como pedido, comecei a fazer uma varredura visual. Foi neste momento que eu avistei uma luz muito forte que se realçava em relação a todas as luzes no litoral. Estava um pouco mais baixa do que eu. A impressão nítida que eu tive, naquele momento, era de que ela se deslocava da direita para a esquerda."

Como a visão noturna é muito crítica, pois deixa o piloto sujeito a uma série de erros de avaliação, e como o F-5E não possui piloto automático, o Tenente Kleber teve muito cuidado em estabilizar a aeronave naquele momento. "Olhei para aquela luz. O seu movimento era muito evidente para mim.

Perguntei à Defesa Aérea se existia algum tráfego naquele setor no momento, devido à proximidade com a rota da ponte-aérea, na época. Fui informado que não. Não existia aeronave alguma no local naquela hora." "Informei então ao controlador que eu realmente estava vendo uma luz se deslocando na minha rota de interceptação, às 2 horas (à minha direita), um pouco mais baixo do que a posição da minha aeronave. Foi naquele momento que eu pude ter uma noção da altura do contato, algo em torno de 17 mil pés. Imediatamente recebi a instrução de aproar naquele alvo e prosseguir com a aproximação e sua possível identificação."

O Tenente Kleber, então, abriu a pós-combustão do F-5E, atingindo velocidade supersônica e começou a ir em direção à luz que via no horizonte: "Não havia muito tempo para pensar, nem para sentir medo. É a adrenalina que funciona na hora. Você tem o avião para voar, está em um vôo noturno, supersônico, sujeito à desorientação espacial. Eu confesso que não tenho recordações exatas dos meus sentimentos naquele momento. A única coisa que eu sabia é que tinha que ir para cima do alvo e, à medida que as coisas vão acontecendo, e devido ao nosso treinamento, as reações passam a ser um pouco automáticas." "Comecei a descer, indo diretamente para o alvo, mas tomando todo o cuidado com uma possível ilusão de ótica, proporcionada pela visão noturna. Eu podia estar vendo uma luz dentro da água, um grande navio com holofote ou outra coisa qualquer. Por este motivo eu não quis ficar apenas com a orientação visual e liguei meu radar, mesmo sem instrução de fazê-lo. E, realmente, a cerca de 8 a 12 milhas, um alvo apareceu na tela, confirmando a presença de algo sólido na minha frente. Isto coincidia com a direção da luz que eu havia avistado. Nos radares que equipavam os caças da época, o tamanho do plote varia de acordo com o tamanho do contato. O radar indicava um objeto de cerca de 1 centímetro, o que significa algo na envergadura de um Jumbo (Boeing 747)."

"Cheguei perto do alvo, posicionando-me a cerca de seis milhas de distância dele, o que ainda é longe para que possa realizar uma verificação precisa, ainda mais à noite. O alvo parou de se deslocar na minha direção e começou a subir. Eu não perdi o contato radar inicial e passei a subir junto com ele. Continuei seguindo o contato até cerca de 30 mil pés, quando perdi o contato radar e fiquei apenas com o visual. Mas, naquele momento, aquela luz forte já se confundia muito com as luzes das estrelas."

"Os meus rádios de navegação selecionados em Santa Cruz já estavam fora de alcance. Em determinado momento, as agulhas do meu ADF (\*1) deixaram de ficar sem rumo e indicaram a proa. A minha janela do DME (\*2), que estava com a flag, indicou 30 milhas fixas, sem qualquer razão para isso. O combustível já estava chegando no limite, devido ao grande consumo das velocidades supersônicas e eu tive que voltar. Menos de um minuto depois que aproei em Santa Cruz novamente, meu ADF voltou a ficar sem qualquer informação e a janela do meu instrumento DME fechou de novo, deixando de aparecer."

Já na Base Aérea de Anápolis, no interior de Goiás, uma situação semelhante estava prestes a acontecer. O piloto de alerta daquela noite era o Capitão Aviador Rodolfo da Silva e Souza, que possuía na época aproximadamente 500 horas de F-103 e que estava em sua casa no momento do chamado.

O bip que ele portava emitiu um sinal de chamada e uma mensagem de acionamento do alerta, por volta das 23h. O piloto deveria se dirigir imediatamente à Base Aérea, e foi o que ele fez. "Ao chegar, eu me dirigi, juntamente com os demais membros da equipe de alerta, imediatamente para os hangares, onde estavam posicionadas duas aeronaves F-103E. A equipe de manutenção já havia completado o seu trabalho e nos esperava, ao pé da escada, com as aeronaves prontas e armadas para a decolagem."

"Completei os cheques previstos para antes da partida e entrei em contato com o Oficial de Permanência Operacional (OPO) para informar que estava pronto. De imediato, recebi ordem para acionar o motor e decolar isolado. Meu ala permaneceu no solo."

Ao iniciar o táxi, o Capitão Rodolfo entrou em contato com a torre de controle. Recebeu instruções para curvar, após a decolagem, para o setor noroeste do aeródromo, e iniciar a subida em potência máxima para o nível 200 (20.000 pés): "Em seguida, fiz contato com Anápolis, que me passou, de imediato, para a frequência do COpM que controlaria a interceptação." "A primeira informação que recebi foi de que meu alvo se encontrava a uma distância de 100 milhas da posição em que eu estava. Pude perceber que o tempo estava bom, não havia nuvens e nem a Lua aparecia. O céu, completamente estrelado, fazia um belo contraponto com a escuridão da noite."

Quando foi informado de que o alvo já estava dentro do alcance de seu radar de bordo, o Capitão Rodolfo passou a observar atentamente a tela, buscando encontrar o plote que indicasse a sua presença. Mas nada aparecia: "A medida que a distância diminuía e como não conseguia contato em meu radar de bordo, passei simultaneamente a realizar uma busca visual no espaço aéreo em torno da posição informada pelo COpM. Só que, mais uma vez, nada apareceu."

Já que estava em situação de plotes confundidos, quando piloto e alvo estão a menos de uma milha de distância um do outro, e como não havia contato visual, o Capitão Rodolfo recebeu instruções para entrar em órbita sobre o ponto, e continuar a busca: "Ainda estava nesse procedimento, sem sucesso, quando recebi a informação do controlador de que meu alvo havia mudado de posição e agora estava em outra direção, a 50 milhas de distância. Fui então orientado para essa nova interceptação."

Ao atingir o local onde o alvo supostamente deveria estar, não houve contato no radar de bordo e nem visual. A orientação dada foi para que o piloto baixasse o nível de vôo e realizasse uma

órbita, em busca de algum contato visual. "Sem sucesso nesse procedimento, fui novamente informado de outra alteração no posicionamento do alvo e recebi novas orientações para uma terceira interceptação."

"Mais uma vez, não houve qualquer contato radar ou visual. Fui orientado a baixar ainda mais o nível de vôo, permanecendo em órbita sobre o ponto determinado, e continuando a procura. Depois de algum tempo nessa busca, e tendo em vista que minha autonomia de vôo já havia atingido o nível suficiente apenas para permitir o meu retorno seguro para o aeródromo, recebi instruções para o regresso."

Por volta de 22h45m, portanto pouco depois do Mirage do Capitão Rodolfo, ter decolado de Anápolis o então Capitão Armindo de Souza Viriato de Freitas, pilotando outro F-103, decolou. De acordo com relatos, seu contato com o alvo foi feito apenas através de seu radar de bordo, não tendo havido nenhum contato visual. O que mais surpreendeu o piloto foi a incrível velocidade do alvo, e seu repentino desaparecimento.

Sem nada ter visto, em poucos minutos o Mirage do Capitão Rodolfo tocava a pista da Base Aérea de Anápolis. "Após o pouso, fiz um contato telefônico com o meu controlador, para o debriefing rotineiro da missão. Só assim tomei conhecimento dos outros F-103 que haviam sido acionados. Eles decolaram depois de mim, para a averiguação de diversos contatos-radar, plotados nas telas do CINDACTA I, em pontos diferentes da Região Centro-Oeste."

"Ao terminar os procedimentos pós-vôo de praxe, fui liberado e autorizado a retornar para minha residência, onde cheguei por volta de 1h30m. Uma hora mais tarde, fui acordado por um novo acionamento do bip. Era outro alerta."

"Ao chegar à Base e entrar novamente em contato com o OPO, a orientação, desta vez, era para que o alerta fosse mantido a postos, e as aeronaves prontas para a decolagem. O meu ala e eu ficamos assim por cerca de 45 minutos. Quase às 4h, recebemos a informação de que o alerta estava suspenso, e nós, liberados."

O segundo piloto a decolar da Base Aérea de Santa Cruz, por volta de 23h15m, o Capitão Márcio Brisola Jordão, também conta a sua experiência: "Uma coisa que chamou a minha atenção naquela noite foi a claridade do céu. Eu nunca havia visto uma noite tão clara. Sabe aquela noite que você anda de carro com a luz apagada e consegue ver tudo? Dava para ver o Vale do Paraíba, até São Paulo. Não havia nebulosidade. Era possível ver o contorno das montanhas no chão. Uma visibilidade sob a qual poucas vezes eu voei."

"Indo em direção a São José dos Campos, fui instruído por Brasília a fazer o cheque de armamento. Foi aí que me informaram que havia cerca de cinco contatos na minha frente, e a umas 15 milhas de distância. Eu não via nada no radar do avião e nem do lado de fora, mas a informação era de que eles estavam se aproximando cada vez mais. Dez milhas, cinco milhas, três milhas, e eu pensando que não era possível, em uma noite daquelas, eu não estar enxergando o tal contato."

O controlador então informou ao piloto do F-5E: "Agora estão atrás de você, te acompanhando, como se estivessem na sua ala", mas ele não via nada.

"Tive autorização para fazer um 180, e continuei sem ver coisa alguma. Fui para São José dos Campos, voando a cerca de 15 mil pés, e comecei a fazer órbitas. Chamei o Kleber na frequência tática para saber se ele tinha avistado alguma coisa. Ele disse que sim, mas que, quando tentou ir atrás, o contato sumiu.

"Quando eu estava em cima de São José dos Campos, olhei em direção à Ilha Bela e, pela primeira vez, vi uma luz vermelha, parada. Para mim, estava no nível do horizonte, mas eu

estava olhando para o oceano, o que me fez acreditar que podia ser um barco muito longe, ou algum outro tipo de iluminação. Era como luz de alto de edifício. Ficou parada, não mudou de cor, não piscou e nem se mexeu. Eu avisei ao controle que estava vendo uma luz na proa, 90 graus em direção ao oceano. Como confirmava com o contato no radar de terra, fui instruído a ir em sua direção".

"Entre em supersônico para acelerar, e a luz nem se mexia. Fui informado de que ela estaria andando na mesma velocidade que eu. Fui mantendo esta navegação até dar o meu combustível mínimo, e tive que voltar. Para mim, que decolei com uma expectativa dada por Brasília, foi a maior frustração da minha vida. A luz que vi podia ser um barco no horizonte ou, quem sabe, ser mesmo alguma outra coisa. Mas é leviano chegar a qualquer conclusão."

Em Anápolis, um quinto piloto ainda participou da missão de interceptação: o então Capitão Aviador Júlio Cezar Rozenberg, na época com 1.900 horas de voo em caças, sendo 550 em Mirage. "Era um dia normal no Primeiro Grupo de Defesa Aérea, até a hora em que o meu bip tocou de madrugada. O alerta havia sido acionado. Eu estava dormindo e levantei sem nem saber que horas eram. Faz parte da rotina. Eu me vesti e no caminho da Base fiquei me questionando se aquilo seria apenas mais um teste."

"Eu esperava voar, afinal, não há nada mais chato do que ir para o hangar do alerta, abastecer e ser dispensado. Toda missão da Defesa Aérea é real até ser cancelada, então vesti o traje anti-g, o colete e o mecânico confirmou a aeronave pronta. O armamento também estava certo e municiado. Haviam se passado 22 minutos desde que o alerta tinha sido dado. Preparei-me para decolar imaginando o que estaria acontecendo."

"Pela proximidade com Brasília, imaginei que estivesse atrás de algum voo comercial, mas, se fosse, eu teria avistado as luzes anti-colisão. Fui seguindo todos os comandos do controlador. A noite estava linda, com a visibilidade ilimitada. Era possível ver tudo lá embaixo, desde as cidades até os faróis dos carros."

"Fui instruído a elevar a minha altitude. Verifiquei mais uma vez o radar de bordo e desci um pouco a varredura da antena de meu radar. Continuei acompanhando o radar de bordo e buscando algo no visual. A nossa distância, informada pelo controlador, era de apenas três milhas e eu continuava sem enxergar nada. Imaginei que eram os F-5E do Grupo de Caça, vindo atacar a Base em missão de treinamento."

"Pedi para o controlador me aproximar ainda mais até "confundir" os plotes, com minha chegada vindo por trás. Achei que o contato iria, finalmente, acender as luzes, afinal, eles deveriam estar ouvindo a interceptação pelos canais da Defesa Aérea. O controle anunciou uma milha na proa, mas eu não tinha nada no radar, e nem no visual. O meu voo durou cerca de 30 minutos e, depois das tentativas de busca, regressei à Base, sem fazer qualquer tipo de contato." Depois de tudo mais calmo nas bases aéreas do país, já por volta das 3h, quando, aparentemente, os céus brasileiros não eram mais freqüentados por nada fora do normal, um voo cargueiro da Varig, decolado do Aeroporto de Guarulhos, São Paulo com destino ao Aeroporto do Galeão, Rio de Janeiro, também teve participação nos acontecimentos.

O Comandante do Boeing 707 cargueiro, Geraldo Souza Pinto, o co-piloto Nivaldo Barbosa e o Engenheiro de Bordo Guntzel e o então Capitão Aviador Oscar Machado Júnior, à época servindo no 2º/2º GT e em instrução de voo no equipamento 707, não faziam idéia do que estava acontecendo: "Quando cruzávamos cerca de 12 mil pés, o CINDACTA I nos chamou no rádio e pediu para que confirmássemos se víamos algum tráfego visual na posição de 11 horas. É normal que isto ocorra, mas estranho foi quando, após respondermos negativamente, ele ter dito: 'Para sua informação trata-se de um OVNI (Objeto Voador Não-Identificado)", relata o comandante.

"Olhamos um para o outro, imaginando que não havíamos entendido direito o que viera pelo rádio e pedimos para que a informação fosse repetida. O controle confirmou a informação e ainda disse que, desde aproximadamente às 22h daquela noite, estavam aparecendo objetos não-identificados, como plotes no radar. Foi aí que soubemos que, mais cedo, a Força Aérea já havia sido acionada. Nessa hora confesso que senti uma emoção indescritível"

"Perguntamos se o contato estava no radar deles, e a resposta foi positiva. O controlador nos disse que a sua posição naquele momento era de 11 horas em relação a nossa aeronave e pediu para que tentássemos avistá-lo. Foi nesta hora que eu o vi. Uma luz muito forte brilhou, como um farol branco. A emoção que eu tenho até hoje se confunde com a certeza de que ele estava acompanhando a nossa conversa via rádio. No mesmo momento em que nos perguntaram se estávamos avistando o tráfego e eu respondi que não, ele piscou, como quem diz: "Estou aqui!"

"Nós não tínhamos noção da altitude do tráfego, pois os radares dos aviões comerciais são meteorológicos e, diferente dos caças, têm muita dificuldade de captar outra aeronave. Eles não são feitos para isso. O controlador também não podia saber a altitude do objeto já que, sem transponder, tudo o que ele vê é um ponto bi-dimensional único do radar, sem diferença de altitude."

"O objeto estava próximo de Santa Cruz e a nossa distância era em torno das 90 milhas. O que eu posso dizer é que ele estava, visualmente, a uns 20 graus mais alto do que nós. Atingimos nossa altitude de cruzeiro de 23.000 pés, e durante todo o voo o controlador foi nos informando sobre a aproximação. Passou para 60 milhas, depois 50, o tempo todo na nossa proa."

Os tripulantes do Boeing abaixaram as luzes de dentro da cabine, acenderam os faróis externos buscando visualmente o contato: "Éramos quatro tripulantes no cockpit escuro de um avião cargueiro, buscando os céus ávidos de encontrar uma explicação sobre aquilo que tanto se aproximava do nosso 707. De repente, eu olhei para o Nivaldo e reparei na expressão dele, como se ele quisesse me mostrar alguma coisa. Ele disse que algo tinha se deslocado deixando um rastro luminoso, mas poderia ser um meteorito, o que seria muito comum."

"O controlador nos avisou, então, que o alvo havia se deslocado em alta velocidade para a nossa direita, atingindo, em fração de segundos, uma velocidade incrível, algo acima de Mach 5. Um ser humano não agüentaria uma aceleração dessas. Ele morreria com tal deslocamento". O objeto, nesta hora, desapareceu para o lado direito, e depois voltou exatamente para a proa do avião, já em uma distância menor, segundo o piloto. "Nós estávamos a umas 30 milhas dele. A impressão que dava era de que o contato estava se deslocando em baixa velocidade, e nós é que estávamos nos aproximando dele."

"A aproximação continuou. O radar ia nos avisando as distâncias: quinze milhas, dez, cinco... Na melhor das hipóteses entraríamos para a História!", brinca o Comandante Souza Pinto. "Mas eu olhava, olhava e não via mais nada. Aí o controlador falou: 'Três milhas, duas, uma... Varig, o tráfego está se fundindo com o plote do seu avião.'" Nós olhávamos para cima, para baixo e não víamos nada! O Controle nos informou, então, que o alvo estava passando para trás da aeronave, mas começou a ter muita interferência no solo e o radar o perdeu de vista."

## Conclusões Finais

Duas décadas se passaram desde "A Noite dos OVNI's", sem que se possa ter chegado a alguma conclusão científica sobre o ocorrido. As considerações de quem vivenciou esta experiência são as melhores formas de se avaliar o fato e de se chegar às suas próprias conclusões. O que sobrevoava o território brasileiro naquela data, provavelmente, vai continuar sendo um mistério pelos próximos anos.

O Ministro da Aeronáutica na época, Brigadeiro Octávio Júlio Moreira Lima, diz que, até hoje, mesmo com os relatos dos pilotos e dos controladores, não há como se chegar a uma conclusão definitiva: "Há muitas hipóteses. Pode ter sido um fenômeno eletromagnético, uma interferência qualquer, mas a situação continua indefinida. Só acho importante lembrar que ilusão de ótica o radar não registra!", diz.

"Já o piloto, sim, ainda mais à noite, está sujeito a ter ilusões de ótica fantásticas. Voando em cima da água, por exemplo, você vê o céu lá embaixo, por isso tem que voar por instrumentos. Há casos de pessoas que viram coisas estranhas, mas a maioria das histórias é mesmo fantasiosa. Então, uma autoridade tem que ter muito cuidado para não tornar crítica uma situação que já é alarmante."

"Quando alguém se depara com um contato, informa ao tráfego aéreo, que vai reportar aos centros integrados, situados em Curitiba (PR), em Brasília (DF), em Recife (PE), e na Amazônia. Estes centros estão em permanente comunicação, é tudo automatizado. Fui informado logo de imediato. Quando ocorre uma situação dessas, o Comando Geral do Ar logo dá ciência ao Ministro. É a partir daí que os procedimentos de interceptação são disparados."

"E foi assim que ocorreu. Os caças levantaram vôo apenas com ordem de verificação. Em nenhum momento foi mantida uma postura agressiva. Como poderíamos atirar em algo que desconhecíamos? As luzes foram plotadas no radar e tínhamos que tentar identificá-las. Não existe aquela preocupação de decolar com mísseis, como nos filmes. Os aviões de permanência geralmente estão com os canhões armados. Eles ficam 24 horas com os pilotos do lado, prontos para serem acionados em minutos, mas, a princípio, sem ordem de disparo."

As opiniões sobre o fato variam de uma pessoa para outra. Mesmo quem não conseguiu fazer qualquer tipo de contato tem as suas próprias idéias. É o caso do Capitão Júlio Cezar Rozenberg, hoje Coronel da Reserva, que teve que se contentar em ouvir os relatos alheios: "No dia seguinte, vi as manchetes nas televisões e nas rádios anunciando várias interceptações de OVNI's ocorridas na noite anterior. E justo eu, um apaixonado pelo assunto, não vi nada! Mas cheguei perto. Acho que em um Universo infinito destes, com diversas possibilidades, não tem por que estarmos sozinhos."

Pensamentos semelhantes tem o próprio Brigadeiro Moreira Lima: "Muitas vezes me perguntam se eu acredito ou não na presença de objetos voadores não-identificados naquela noite", revela o Brigadeiro. "Eu não acredito e nem descreio, pois, assim como o Universo, isto é algo além da nossa compreensão. Chega a um ponto em que coisas extrapolam nosso entendimento e é assim que se iniciam as especulações. Eu sempre digo o seguinte: nós somos produtos do Universo. Produtos químicos, físicos, de todas as formas. Será que este produto só existe aqui na Terra? Há bilhões de estrelas e planetas por aí."

O Tenente Kleber, hoje oficial da reserva e voando na Varig como comandante, mesmo depois de ter feito os seus relatórios, confessa que não chega a conclusão alguma: "Eu tive contato visual e contato eletrônico. Era algo sólido. Dizem que naquele lugar há muita anomalia magnética, mas eu não acredito que seja isso. As anomalias têm movimentos irregulares, aleatórios. No meu relatório, eu pedi que fosse averiguado se havia algum porta-aviões

próximo à costa, ou alguma aeronave que poderia estar sobre o nosso espaço aéreo, efetuando contra-medidas eletrônicas, o que permitira colocar um plote nos radares."

"Nada do que eu presumi foi confirmado. A partir daí, afirmar que acredito em OVNI's, ou que aquilo era, de fato, um OVNI, já é outra coisa. Cada um vai tecer a sua opinião. Acho que esse Universo é muito grande para que só nós existamos nele. Seria muito egoísmo da nossa parte acreditar nisso, mas a verdade é que ficamos sobre uma linha muito tênue. Era a posição que eu tinha na época, o avião que eu estava voando, e todas as minhas crenças. Então, eu prefiro me referir apenas à parte técnica."

Para quem acompanhou e participou dos bastidores da história diante das telas dos radares, como o Major Aviador Ney Antunes Cerqueira, hoje Coronel da Reserva, havia sim alguma coisa sobre o Brasil naquela noite: "Só não podemos afirmar o que era. Mas, mediante a coincidência de detecções radares distintas e, simultaneamente, a detecção radar das aeronaves, não podemos negar a existência de algo. Acontece que nós não tínhamos meios técnicos para verificar visualmente como eram esses alvos, apesar do contato visual que os pilotos fizeram."

"Como explicar, por exemplo, os instrumentos de bordo dos F-5E, que ficaram prejudicados durante o ocorrido? O rádio, porém, não sofreu nada, e a comunicação pôde ser mantida o tempo todo."

"Havia, inclusive, as fitas com as conversas entre controladores e pilotos. Elas foram exaustivamente analisadas. Foi feito também um relato, na época, mas não posso afirmar onde as fitas se encontram agora. Provavelmente nem existam mais. Quando eu deixei o cargo de Chefe do CODA, as investigações já tinham sido encerradas."

"Analisando como técnico da Defesa Aérea, pois esta era a função que eu desempenhava, posso dizer que nós só lidamos com a realidade. Desde que tudo aconteceu, eu sempre confirmei a presença dos alvos. Se tirarmos a conclusão de análise técnica, mesmo depois de avaliar a fita do radar de Brasília, Santa Cruz e Pico do Couto, em Petrópolis, é possível verificar que realmente ocorreu uma coisa estranha."

"Durante um tempo, o objeto ficava parado no espaço, depois, desenvolvia velocidades acima de Mach 3. As variações eram algumas vezes instantâneas, outras gradativas. Os alvos circundavam as aeronaves e mudavam de direção em relação a elas. Estes movimentos não permitiram maior aproximação. Tudo o que foi avistado eram luzes com variações intensas."

"Eu poderia até dizer, que, de alguma forma, eles queriam, sim, ser vistos. Então, ainda fica a incógnita. Que existiu, existiu. O quê? Eu não posso afirmar. Mas são acontecimentos que marcam a mente das pessoas, porque são fatos muito incomuns. Eu, com certeza, não vou me esquecer nunca daquele 19 de maio."

O Comandante do Boeing Geraldo Souza Pinto, após ter feito seu relatório, não foi chamado para dar qualquer esclarecimento. "A maioria das pessoas nem sabe que às 3h ainda tinha um objeto lá em cima. Na verdade, muita gente nem gosta de falar sobre isso, mas foi uma coisa que eu vi. Sinceramente, acho um privilégio!", diz. Ele também confirma o fato de os pilotos terem muitas ilusões de ótica: "Eu mesmo já cansei de ver Vênus aparecendo de forma estranha, e muita gente acha que é um OVNI. O avião vai passando por densidades diferentes do ar, o que causa efeitos de refração, e as coisas parecem estar se mexendo ou mudando de forma."

"Dessa vez, porém, houve a confirmação no sistema de radar, o que nos prova que não era uma ilusão. Podia ser um avião? No início achei que sim. Poderia ser um contrabandista, um avião de espionagem, eu não sei."

"Na época, houve várias entrevistas com pessoas de vários segmentos, cada um tentando

explicar de acordo com seu campo de conhecimento, geralmente atribuindo a fenômenos físicos, químicos ou de âmbito espiritual. Mesmo assim, eu não me convenço. E aquela aceleração? A localização precisa na proa? O contato radar? A "coincidência" de tornar-se visível ao contato rádio inicial? Não encaixa. Era alguma coisa realmente fora do nosso entendimento. Podia ser de outro planeta, daqui da Terra mesmo, enfim, me resta apenas concluir que era um Objeto Voador Não-Identificado, um OVNI" relata o comandante.

Para o Brigadeiro Moreira Lima, sua forma clara de falar sobre o assunto - afinal, ele foi uma das primeiras autoridades mundiais a assumir publicamente a presença de OVNI's - foi um dos principais motivos para o surgimento de tantas especulações: "Eu disse que faria uma entrevista coletiva e fiz. relatei o que eu sabia, o que foi de fato o ocorrido, e que até hoje não podemos explicar. Quem sabe um dia..."

"No tempo dos canibais, um raio era uma informação dos deuses. Acho que para tudo existe uma explicação, mas devo assumir que o deslocamento dessas luzes era realmente absurdo, e aí fica mais difícil entender. Pode-se imaginar qualquer coisa. Devo confessar que, nesse aspecto, sou um pouco cético, não me impressiono fácil. Se a física não explica hoje, ela, com certeza, vai explicar amanhã."

E nós, simples terráqueos, ficaremos aguardando!

## GLOSSÁRIO

1 - ADF (Automatic Direction Finder - Localizador Automático de Direção) é o mais simples dos instrumentos de navegação aérea. É usado para receber sinais NDB ou de estações de rádio AM comerciais (broadcasts), informando ao piloto a direção da antena emissora do sinal cuja frequência está sintonizada, permitindo-lhe determinar a posição angular da proa (ou do eixo longitudinal) da aeronave em relação a esse ponto emissor e, conseqüentemente, ajustar seu curso. É o sistema via ondas de rádio que determina e mostra, em milhas náuticas a distância que a aeronave está da estação transmissora de VOR (Very High-Frequency Omnidirectional Range - Sinais VHF de Alcance Multi-Direcional) que é um importante auxílio à navegação aérea. Consiste numa base de rádio terrestre que transmite sinais de rádio multi-direcionais, em frequência VHF (faixas de 108,00 a 117,95 Mhz), seguidos por um sinal circular de varredura direcional, formando as 360 RADIAIS (ou linhas retas) correspondentes aos 360 graus magnéticos. Na aeronave, esses sinais são recebidos pelo sistema de navegação da aeronave, desde que sintonizado na frequência da estação emissora do VOR.

2 - DME (Distance Measuring Equipment) - significa equipamento medidor de distâncias, é um sistema de auxílio à navegação aérea, que fornece às aeronaves a distância em milhas náuticas entre a estação transmissora e a própria aeronave. É o mais simples dos instrumentos de navegação aérea. É usado para receber sinais NDB (Nondirectional Radio Beacon - Sinal de Rádio Não-Direcional) ou de estações de rádio AM comerciais (broadcasts), informando ao piloto a direção da antena emissora do sinal cuja frequência está sintonizada, permitindo-lhe determinar a posição angular da proa (ou do eixo longitudinal) da aeronave em relação a esse ponto emissor e, conseqüentemente, ajustar seu curso. Consiste de um ponteiro que gira sobre um mostrador dividido em 360 graus, com marcas a cada 5 graus. Cada uma dessas marcas indica uma Marcação Relativa (MR) sendo que os números ali apresentados devem ser multiplicados por 10 para que se tenha a leitura em graus (3=30°, 6 = 60°, 33=330°, etc). Se o ponteiro estiver apontando exatamente para CIMA (ou para FRENTE), significa que a aeronave estará voando EM DIREÇÃO À ESTAÇÃO SINTONIZADA (para cima dela mesmo); se estiver apontando exatamente para o LADO DIREITO, significa que a estação sintonizada estará 90 graus à direita, ou seja, no seu TRAVÉS, e assim por diante.

O que impressionou a Força Aérea Brasileira naquela noite não foi o fato de ter sido localizado um objeto que não conseguiam identificar, por não estar previsto em sua área de atuação, e sim um número considerável de contatos não-identificados e em posições diferentes. A velocidade e o comportamento destes sinais tampouco se assemelhavam ao habitualmente observado nas telas de seus controladores de radar.



Foto Carlos Lorch

Além dos F-5E, a FAB decolou também três caças Dassault Mirage IIIEBR do Primeiro GDA (Primeiro Grupo de Defesa Aérea de Anápolis), em Goiás. Velozes e pilotados por verdadeiros especialistas na arte da interceptação aérea, os Mirage chegaram bastante perto dos pontos nos quais o Controle indicava estarem os plotes que seus radares acusavam. No entanto, apesar de um deles ter adquirido um contato em seu radar de bordo a uma milha de distância, portanto pertíssimo, os pilotos de Anápolis nada viram com os próprios olhos.



Foto Arquivo pessoal

O primeiro piloto de Mirage a decolar da Base Aérea de Anápolis foi o então Capitão Aviador Rodolfo da Silva e Souza. Durante seu vôo, os contatos detectados pelos radares do CINDACTA I pareciam se deslocar evitando o seu Mirage. Experiente, Rodolfo ainda viria a comandar o 3º/1 O" GAV, Esquadrão Centauro, com sede na Base Aérea de Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Hoje vive em Brasília (DF).

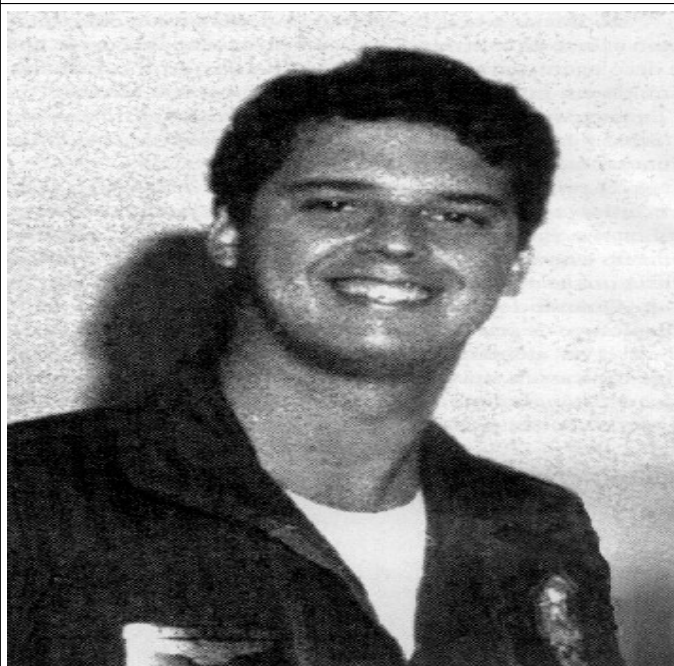


Foto Arquivo pessoal

Em Santa Cruz por acaso, estudando para uma prova de ensaio em vôo, o então Capitão Aviador Márcio Brisola Jordão foi acionado para decolar um segundo F-5E da Base Aérea de Santa Cruz. Seu vôo foi parecido com o do Tenente Kleber, resultando na visualização de uma luz, porém, sem conclusões definitivas. Baseado em informações hoje existentes na literatura militar aeronáutica, Jordão supõe que aquele tipo de comportamento do sistema de radar poderia ser um exercício de guerra eletrônica na qual uma (ou mais) aeronave(s) de inteligência de sinais poderia inserir plotes eletrônicos falsos no sistema de defesa aérea de um setor. Mas apressa-se a dizer que seus pensamentos são apenas uma conjectura, e não uma explicação para o que se passou naquela noite de 19 de maio.



Foto Arquivo pessoal

O Capitão Júlio Cezar Rozenberg, hoje Coronel Aviador da Reserva, servia no 1ºGDA na noite de 19 de maio de 1986. Decolou com seu Mirage logo depois dos Capitães Rodolfo e Viriato. Voou por cerca de 30 minutos e chegou a estar a uma milha do alvo localizado pelo Controle, mas não viu nada nem no radar de bordo nem na noite clara fora de sua cabine. Antes de deixar o serviço ativo foi Comandante do 1º/4º GAV (Esquadrão Pacau).



Foto Arquivo pessoal

O Comandante Geraldo Souza Pinto, que havia decolado do Aeroporto de Guarulhos, rumo ao Galeão, pilotava um Boeing 707 cargueiro da Varig quando, por volta das 3h da madrugada, o Controle avisou que havia um OVNI na sua proa. O relato do Comandante Souza Pinto é impressionante. Anos depois, Geraldo Souza Pinto se tornaria piloto-chefe da Varig. Todos os protagonistas dos episódios de 19 de maio de 1986 têm algo em comum - o alto nível profissional e humano -, o que fez com que seus relatos fossem levados a sério pelas autoridades de então.



Foto Arquivo pessoal

Até a "Noite dos OVNI's", nenhuma Força Aérea e nenhum governo havia admitido operar em busca de OVNI's. O Ministro da Aeronáutica na época era o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima, que, após informar o Presidente da República José Sarney sobre o ocorrido, comunicou a Nação o que havia acontecido na noite de 19 de Maio. De maneira profissional e sem alarde, o Brigadeiro Moreira Lima entrou para a história da Ufologia Mundial por seu depoimento verdadeiro e sem sensacionalismo. Hoje, passados vinte anos, o Brigadeiro continua deixando claro que aquela noite não permitiu conclusões de parte dos especialistas da FAB. Mas sua mente aberta deixa no ar a pergunta: "Quem sabe um dia...?"

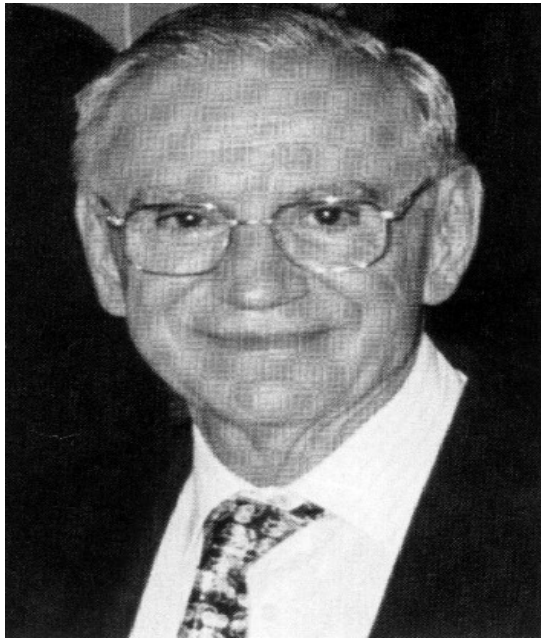


Foto Arquivo pessoal

O primeiro caça a decolar na noite de 19 de maio de 1986 foi um F-5E pilotado pelo Tenente Aviador Kleber Caldas Marinho, que cumpria o serviço de alerta do Primeiro Grupo de Caça naquela noite. Seu relato confirma a presença de algo sólido no céu uma vez que seu radar de bordo confirmou um plote assinalado pelo radares do Centro em terra. Hoje, ele continua pilotando aeronaves na Varig como piloto comercial.



A noite de 19 de maio de 1986 ficou famosa mundialmente. Foi a primeira vez que autoridades governamentais de um país divulgaram, com naturalidade, a existência em seu espaço aéreo de objetos voadores não-identificados. Naquela noite, os radares do CINDACTA I, sediado em Brasília, mas que cobre toda a Região Sudeste, além da Capital Federal, captaram inúmeros plotes não-identificados e com perfis de vôo incomuns. Para identificá-los foram acionados cinco aeronaves interceptadoras em alerta nas Bases Aéreas de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, e de Anápolis, em Goiás. Este mapa mostra a área na qual ocorreram os contatos, os locais dos radares que acusaram contatos e o posicionamento dos objetos voadores não-identificados.



A primeira tripulação a ver os contatos não-identificados no céu foi o Coronel Aviador da Reserva Ozires Silva, então Presidente da Embraer, que voltava de Brasília para São José dos Campos a bordo do bimotor Xingu da companhia, e seu co-piloto, Alcir Pereira da Silva, o piloto de ensaios da empresa. Alertados pelo Controle começaram a vasculhar o céu quando então viram luzes estranhas no horizonte.

Matéria publicada na Revista Força Aérea – número 43 – Junho/Julho/Agosto de 2006  
<http://www.forcaarea.com.br/atual.as>

**Relatório Sobre o Incidente de 19-20 Maio de 1986 – NARCAP**  
**Produzido por Rogério Chola – NARCAP Research Associate**

**Military Sighting of UAP's over Brazil in 1986, May 19-20**

**Date of Sighting:** 19-20 May, 1986

**Time of Sighting:** 18:30 to 01:00 (local time) – 21:30 to 04:00 (UTC/GMT)

**Localization:** São José dos Campos, São Paulo – Brazil (Standard Time -0300 UTC)

**Lat/Lon:** 23°11'15" S / 45°56'15" W

**Airports involved:** São José dos Campos and Cumbica (São Paulo); Santos Dumont and Galeão (Rio de Janeiro); Brasília (DF) and Belo Horizonte (Minas Gerais)

**Military Air Bases Involved:** Santa Cruz (Rio de Janeiro) and Anápolis (Goiás)

**Number of UAP's:** 3 (confirmed) / +5 (speculation)

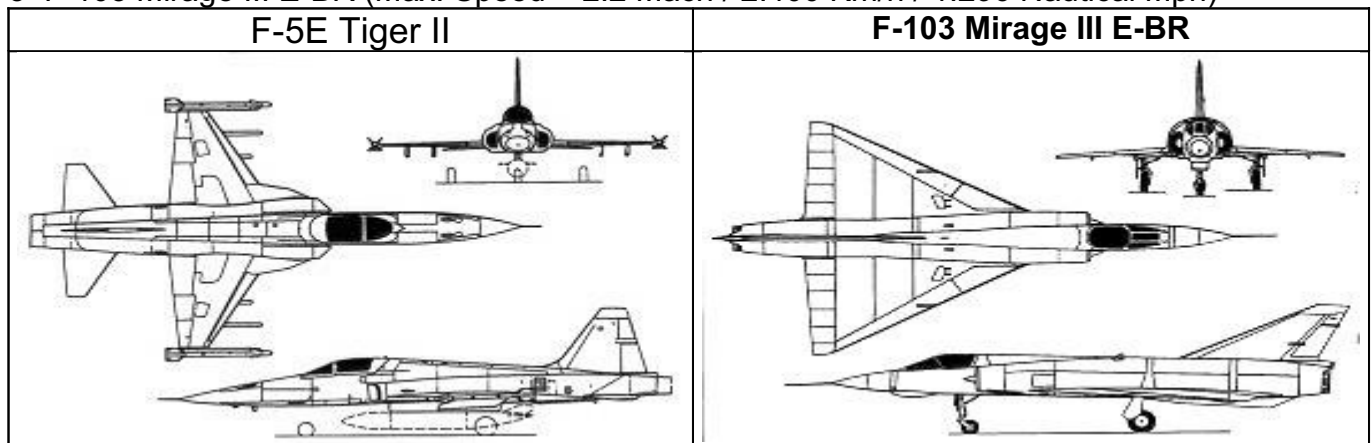
**Type of Sighting/Contact:** Visual / Multiple Radar Detection / Night Flight / Recurrent

**Observation:** Several Trained Civil and Military Personnel

**Military Jet Fighter's Involved:**

2 F-5E Tiger II (Max. Speed = 1.63 Mach / 2.112 Km/h / 1.140 Nautical Mph)

3 F-103 Mirage III E-BR (Max. Speed = 2.2 Mach / 2.400 Km/h / 1.296 Nautical Mph)



**Comercial/Civil Aircraft Involved:**

1 - VU-9 Xingu / PP-MBZ (Designation)



As many as twenty UFOs were seen and tracked by ground radar and at least six airplanes during the night of May 19, 1986 over several states in southeastern Brazil. Unidentified radar returns were tracked by airports in São Paulo and the Integrated Air Defense & Air Traffic Control Center I (CINDACTA I) in Brasília. Two F-5E and three Mirage jet fighters were scrambled from Santa Cruz AFB in Rio de Janeiro state, and Anápolis AFB in Goiás state.

The case was discussed openly by high ranking government officials. It was first reported by Colonel (Ret.) Ozires Silva, president of the state-owned oil company Petrobrás, who was flying on an executive Xingu jet, when he and the pilot saw and pursued unidentified objects for about 25 minutes. The incident was covered widely in the Brazilian media, leading to a press

conference at the Ministry of Aeronautics in Brasilia on May 23, with air traffic controllers and air force pilots involved in the scramble mission.

The Minister of Aeronautics, Brigadier General Otávio Moreira Lima, was very outspoken:

"Between 20:00 hrs. (5/19) and 01:00 hrs. (5/20) at least 20 objects were detected by Brazilian radars. They saturated the radars and interrupted traffic in the area. Each time that radar detected unidentified objects, fighters took off for intercept. Radar detects only solid metallic bodies and heavy (mass) clouds. There were no clouds nor conventional aircraft in the region. The sky was clear. Radar doesn't have optical illusions.

"We can only give technical explanations and we don't have them. It would be very difficult for us to talk about the hypothesis of an electronic war. It's very remote and it's not the case here in Brazil. It's fantastic. The signals on the radar were quite clear." The Minister also announced that a commission would study the incident. Air Force Major Ney Cerqueira, in charge of the Air Defense Operations Center (CODA), was equally candid: "We don't have technical operational conditions to explain it. The appearance and disappearance of these objects on the radar screens are unexplained. They are Unidentified Aerial Movements... The technical instruments used for the identification of the lights had problems in registering them. CODA activated two F-5E and three Mirages to identify the objects. One F-5E and one Mirage remained grounded on alert. A similar case occurred four years ago [the Commander Brito VASP airliner radar-visual incident in 1982]. The lights were moving at a speed ranging between 250 and 1,500 km./hr. [150 to 1,000 mph] The Air Force has not closed the case."

Aeronautics Commission report was not released. However, the accounts of air force pilots and radar controllers were published widely in the press and later studied by Brazilian researchers. A comprehensive report was made by Basílio Baranoff, an airline captain, member of the ATC

### **Resume of Sequence of the Events**

May 19, 1986:

18h30m: First visual sightings by control TWR personnel at the APP-SJ (São Paulo state). Controllers notice two intense red-orange lights aligned with the runway axis at 330 degrees azimuth and approximately 15 Km (10 miles) distance from the TWR and at 2000 meters (6.561 feet). Observed by binoculars the UAP's have defined borders and color variations in red-blue and intense white.

19h00m: The São Paulo TWR (APP-SP) and Brasília TWR (ACC-SP) confirms to São José dos Campos (APP-SJ) the presence of tree primary targets (TRÁFEGO HOTEL) in radar scope, unknown in origin (no transponder identification). Also, there is no aircraft traffic scheduled in those areas

19h40m: APP-SJ make visual contact of more two luminous UAP's moving from North to East who aligned with airport track, in azimuth 330° stopping above the two first UAP's. Then, the four UAP's stay aligned with airport track for a long time

20h00m: The APP-SJ, APP-SP and CINDACTA I detects up to eight targets (echoes) on its screens.

20h30m: the APP-SJ call CINDACTA I due the various radar and visual targets unknown in origin. In this moment another "big" UAP target appear in radial 120°, above the horizon line. This UAP have a defined border and color red-orange. The UAP approaches about 20 km of the

APP-SJ TWR and then retreats

21h00m: civil aircraft Xingu PP-MBZ (EMBRAER) piloted by Commanding Alcir Pereira da Silva, ask APP-SJ for landing instructions. Aboard the aircraft was also Cel. Ozires Silva (ex-Petrobras and Varig president and founder/president of EMBRAER). The aircraft is interrogated by APP-SJ for unknown traffic. The aircraft confirms that they made a visual contact with intense luminous UAP at azimuth 330° (this UAP is the same radar target confirmed by APP-BR, APP-SP and CINDACTA I). The aircraft try to follow UAP for 10 minutes without success, because the UAP disappeared “instantly”

21h10m: the civil aircraft Xingu return to airport for landing when new “big” UAP at azimuth 290° heads toward. The UAP was very red brilliant and moving slowly in direction of Mogi das Cruzes (city in state of São Paulo) and when UAP approach of APP-SP, disappear. In this moment, the APP-SP informs two echo-radar: the civil aircraft Xingu and one UAP. After 15 minutes, the UAP disappear of the radar scope

21h20m: the civil aircraft Xingu return to second landing maneuver when APP-SP informs the existence of one UAP in course 180° to South. The Xingu made visual contact with UAP and try to follow. The UAP has red color and disappear in a few minutes. The ACC-BR informs the Air Defense Command about the situation

21h30m: the civil aircraft Xingu return to third landing maneuver by south-southwest of APP-SJ when ACC-BR alerts the TWR of APP-SJ of the existence of some UAP's to 30 Km. The Xingu was at 3000 meters of altitude when made visual contact with three luminous UAP's at azimuth 65° near Petrobrás refinery, below the aircraft, in low altitude. The commander Alcir Pereira da Silva and Cel. Ozires Silva observes the displacement of the UAP's heading towards Serra do Mar when the UAP's disappear at azimuth 90°. The Xingu finally landing in São José dos Campos airport

21h40m: visual contact with a “big” luminous yellow object surrounded by some small luminous white objects, at azimuth 320° of APP-SJ

21h50m: visual contact with the same objects at azimuth 110°. The objects are in the “line formation” now

22h23m: departure of first F5-E from the military air base of Santa Cruz (Rio de Janeiro). The pilot was Lt. Kleber Caldas Marinho

22h45m: departure of second F5-E jet fighter from the military air base of Santa Cruz (Rio de Janeiro). The pilot was Capitain Márcio Brisola Jordão. The two jet fighter's go to APP-SF to intercept UAP's radar targets

22h55m: ATC of military Air Base of Anápolis (Goiás) make radar contact with UAP's and the first Mirage aircraft, piloted by Capitain Armindo Souza Viriato de Freitas and armed with Sidewinder and Matra missiles is sent to intercept UAP's. The Mirage piloted by Capitain Viriato does not make visual contact with the UFO/UAP, but a target is detected on its onboard radar. Capitain Viriato later explained at the press conference in Brasilia that he was chasing the

UFO/UAP'at 1.350 km./hr (850 mph), approaching the object up to a distance of 6 miles (9.5 km). The object was heading up front and moving from one side to the other (zig-zagging) on radar scope. Suddenly, the blip disappeared from radar scope

23h15m: the first F5-E aircraft make visual contact with some UAP's and try to pursue then

23h17m: departure of second Mirage aircraft from Air Base of Anápolis (Goiás) to intercept the UAP's radar targets

23h20m: Lt. Kleber's F-5E makes visual contact with a ball of light and chases the UFO/UAP at Mach 1.1 (1.320 km/h or 850 mph). Lt. Kleber later declared at the press conference: "I had one visual contact and one contact with my aircraft radar of something that looked like a luminous point, which was 12 miles (19 km) in front of me, a distance confirmed by ground radar. The object was moving from left to right and then began to climb. It was at 10 km (6 miles) of altitude and flying over 1.000 km/h (600 mph). I followed it up to 200 miles (320 km) over the Atlantic Ocean (limit of Brazil's territorial waters). I wasn't afraid because I like the unknown". The F-5E aborts the pursuit due low fuel

23h36m: departure of third Mirage aircraft from Air Base of Anápolis (Goiás) to intercept the UAP's radar targets

23h50m: Captain Jordão's F-5E establishes radar contact. At the press conference a few days later, he stated: "Near to São José dos Campos, my onboard radar detected several targets, 10 to 13 targets, at a distance of 20 miles (32 km). The sky was clear but I didn't see anything. Ground radar informed me that the objects were closing in: 20 miles, 15, 10, 5, suddenly there were 13 objects behind my aircraft, 6 on one side (left) and 7 on the other (right), during several minutes. After I maneuvered the aircraft, the objects had disappeared". Captain Jordão flew for 1 hour and 20 minutes and return to base

May 20, 1986:

00h00m: the Mirage aircrafts returns to base without success in pursuit of UAP's

**01h00m:** By this time all jet fighters have returned to their bases.

**NOTE:** These are the basic known facts surrounding the multiple UFO/UAP jet scramble incidents over southeastern Brazil on the night of May 19-20, 1986. It is noteworthy that Captain Baranoff added that "two nights after, ten to eleven unidentified luminous objects returned for a new round over São José dos Campos; they were observed visually and detected by the São Paulo, ACC-BR and by CINDACTA 1 radars". At this time there was no official confirmation from Air Force authorities. Lacking the final Ministry Commission report with all the pertinent data, it is difficult to make a final conclusion about this case. Many hypotheses were offered in the Brazilian media by skeptical astronomers and scientists, ranging from a meteor shower, a reflection of the full moon and ball lightning, to radar malfunction, space debris and spy planes. Most of these explanations seem quite insufficient to explain the events of May 19. One of the more plausible explanation was offered by British space researcher Geoffrey Perry. According to Perry, the Soviet space station Salyut-7 ejected several boxes of debris on that night, which re-entered the earth's atmosphere around central-western Brazil. The re-entry of NASA's Solarwind satellite was also

discussed in the Brazilian press.

However, Brigadier José Cavalcanti from Brazil's Air Defense Command, was not impressed with the Salyut-7 and Solarwind explanations. He told the weekly magazine *Veja*: "It could have been space debris, but it wasn't only that. A metallic box with space debris can be detected by radar, but it will always fall in the same direction and at constant velocity. That was not the case of what was seen in Brazil, where the objects detected by radar had speeds that varied from very slow to extremely high."

Another interesting view is the final comment in a short message from the USDAO (U.S. Defense Attaché Office) in Rio to DIA (Defense Intelligence Agency) on the subject, entitled "BAF [Brazilian Air Force] has a Close Encounter of the First Kind":

**COMMENT: Three visual sightings and positive radar contact from three different types of radar systems, leads one to believe that something arrived over Brazil the night of 19 May. Pilots or ground personel reports no EMI effects due UFO/UAP presence.**