

En 1953, numerosos militares avistaron un OVNI cerca de la base aérea de Ellsworth



El 5 de agosto de 1953, poco después de caer la noche, la base aérea de Ellsworth, entonces una de las instalaciones más sensibles del Mando Aéreo Estratégico en Dakota del Sur, se convirtió en el escenario de lo que el capitán Edward J. Ruppelt, primer director del Proyecto Blue Book, calificaría más tarde como «el mejor informe ovni jamás registrado en los archivos de las Fuerzas Aéreas». En cuestión de horas, operadores de radar militares, pilotos de caza y una cuarentena de civiles llegarían a la misma inquietante conclusión: algo sobrevolaba los cielos de Dakota del Sur, y ese algo no obedecía ninguna ley conocida de la aeronáutica.

La alerta de Blackhawk

Todo comienza en Blackhawk, una pequeña localidad a unos dieciséis kilómetros al oeste de la base. La señora Phyllis Kellian (a veces escrita «Killian» en fuentes secundarias), observadora voluntaria del Ground Observer Corps —esa red civil encargada de vigilar la llegada de eventuales bombarderos enemigos en plena Guerra Fría—, avista una luz roja intensa, baja sobre el horizonte noreste, hacia las ocho de la noche. Inmóvil al principio, la luz se desplaza de repente treinta grados, se dispara verticalmente y regresa a su posición original antes de dirigirse a gran velocidad hacia Rapid City. Formada en el procedimiento, la señora Kellian da aviso de inmediato y es puesta en contacto directo con el controlador de radar de guardia en Ellsworth.

Confirmación por radar y el primer despegue

El oficial de guardia detecta de inmediato un eco sólido y nítido en su pantalla, estacionario a 16.000 pies de altitud, exactamente donde la señora Kellian sitúa la luz. Se envía a tres aviadoreos al exterior, quienes confirman visualmente una luz que se desplaza de norte a sur a gran velocidad. A las 20:24, el teniente John W. Stockham, en patrulla de combate a bordo de un F-84D Thunderjet, es desviado hacia la zona. Localiza una luz plateada «más brillante que cualquier estrella» e inicia su aproximación. Pero, al acercarse a unos cinco kilómetros, el objeto acelera bruscamente hacia el noroeste, manteniendo obstinadamente la distancia.

Una persecución de ciento veinte millas

La persecución se prolonga durante casi ciento veinte millas (unos 190 kilómetros), y el objeto y el F-84 cruzan hacia Dakota del Norte bajo la vigilancia ininterrumpida del radar terrestre, que sigue sin pausa ambos ecos. Con el combustible escaseando, el piloto se ve obligado a regresar. Más tarde confesaría a Ruppelt que se alegró «muchísimo» de quedarse sin combustible, dado lo inquietante que resultaba estar solo, de noche, sobre una región tan desolada, persiguiendo algo que sencillamente no podía alcanzar.

El controlador de radar, por su parte, recordaría la extraordinaria entereza que aquella noche le exigió. Según el relato que dio después a Ruppelt, el objeto parecía dotado de una suerte de sistema de alerta automático vinculado a su propulsión: cada vez que el caza se acercaba a menos de cinco kilómetros, el blanco «aceleraba automáticamente y volvía a tomar ventaja» —un comportamiento de mantenimiento de distancia que se convertiría en uno de los aspectos más estudiados del caso.

El segundo interceptor y la mira de radar bloqueada

De vuelta en la base, el F-84 de Stockham se cruza con un segundo aparato ya en alerta: los pilotos del escuadrón, tras seguir las comunicaciones por radio, se negaban a creerlo. Uno de ellos, veterano de la Segunda Guerra Mundial y de Corea, insiste en despegar. El teniente David K. Needham toma los mandos. Al ascender a 15.000 pies, avista el objeto debajo y a su derecha: una luz que cambia de blanco a verde, moviéndose de forma errática. Needham sube hasta 26.000 pies en su persecución. Según su informe oficial, redactado por escrito en los días siguientes, activa su mira de radar de tiro —no para abrir fuego, sino para confirmar la solidez del objeto—. La luz de bloqueo se enciende y permanece activa durante toda la persecución, un detalle que las Fuerzas Aéreas atribuirían más tarde a un fallo técnico, aunque no se encontró ningún registro de mantenimiento del equipo en las semanas siguientes.

El veredicto de Blue Book y la duda que persiste

El astrónomo J. Allen Hynek, entonces asesor científico del Proyecto Blue Book, se mostró en un primer momento convencido de la realidad material del fenómeno, escribiendo en noviembre de 1953 al capitán Charles A. Hardin que «las pruebas indican ciertamente la presencia de objetos sólidos». El caso sería reexaminado más tarde por el Informe Condon, en 1968, cuyos investigadores propusieron una explicación basada en la propagación anómala de las ondas de radar, causada por una inversión térmica: el eco del objeto no sería, según esta teoría, más que un artefacto del propio eco radar del F-84. Sin embargo, esta hipótesis no logra explicar por qué el eco permaneció nítido y diferenciado del avión durante las ciento veinte millas de persecución, hasta salir del alcance del radar sobre Dakota del Norte. Para Ruppelt, en definitiva, el caso de Ellsworth quedaría, a falta de una explicación mejor, oficialmente sin identificar.

«El controlador lo vio empezar a moverse, la observadora lo vio moverse, y el piloto lo vio moverse —los tres, en el mismo instante.»

— Capitán Edward J. Ruppelt, exdirector del Proyecto Blue Book

Documento de archivo: informe del teniente David K. Needham (fragmento traducido)

Fragmento traducido del informe oficial AF Form 112-Part I, fechado el 5 de agosto de 1953, procedente de los archivos desclasificados de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos:

«A las 21:15, hora estándar de las Montañas Rocosas, del 5 de agosto de 1953, despegué a bordo de un F-84 para realizar una patrulla aérea de combate. Aproximadamente tres minutos después, contacté por radio con el control Grady. Grady me informó de que el Ground Observer Corps había avistado un objeto volador (una luz) al noreste de Black Hawk, Dakota del Sur. Grady me solicitó que investigara el objeto, sin poder proporcionarme información sobre su velocidad, rumbo o altitud. Tras realizar tres solicitudes a Grady para que me diera un vector hacia las inmediaciones de Black Hawk, finalmente avisté lo que parecía ser el objeto. En el momento de la detección, seguía un rumbo de 330 desde la base de Ellsworth, a 15.000 pies de altitud. El objeto se encontraba aproximadamente treinta grados a mi derecha, y parecía seguir una trayectoria paralela a la mía, a una altitud inferior. El objeto era una luz de intensidad variable, que alternaba del blanco al... [documento parcialmente ilegible]. En cuanto al tamaño exacto de esta aeronave, resulta difícil de precisar, pero considerando la altitud a la que parecía encontrarse, y a juzgar por su

posición aparente respecto al relieve circundante, calcularía que medía entre seis y nueve metros de diámetro. Digo esto por los pocos segundos durante los cuales pude observar esta aeronave; también alcancé a ver su estela.»

O.V.N.I. - 8 juillet 2026 - Wakonda - CC BY 2.5