

Em 1953, vários militares avistaram um OVNI perto da Base Aérea de Ellsworth



Em 5 de agosto de 1953, pouco depois do anoitecer, a base aérea de Ellsworth, então uma das instalações mais sensíveis do Comando Aéreo Estratégico em Dakota do Sul, tornou-se palco daquilo que o capitão Edward J. Ruppelt, primeiro diretor do Projeto Blue Book, viria a chamar de «o melhor relato de OVNI já registrado nos arquivos da Força Aérea». Em poucas horas, operadores de radar militares, pilotos de caça e cerca de quarenta e cinco civis chegariam à mesma conclusão inquietante: algo sobrevoava os céus de Dakota do Sul, e esse algo não obedecia a nenhuma lei conhecida da aeronáutica.

O alerta de Blackhawk

Tudo começa em Blackhawk, pequena localidade a cerca de dezesseis quilômetros a oeste da base. A senhora Phyllis Kellian (por vezes grafada «Killian» em fontes secundárias), observadora voluntária do Ground Observer Corps — essa rede civil encarregada de vigiar a chegada de eventuais bombardeiros inimigos em plena Guerra Fria —, avista uma luz vermelha intensa, baixa no horizonte a nordeste, por volta das oito da noite. Imóvel a princípio, a luz desloca-se subitamente trinta graus, dispara na vertical e retorna à posição original antes de seguir a grande velocidade em direção a Rapid City. Treinada no procedimento, a senhora Kellian relata imediatamente o avistamento e é colocada em contato direto com o controlador de radar de plantão em Ellsworth.

Confirmação por radar e a primeira decolagem

O oficial de plantão detecta de imediato um eco sólido e nítido em sua tela, estacionário a 16.000 pés de altitude, exatamente onde a senhora Kellian situa a luz. Três aviadores são enviados para o exterior e confirmam visualmente uma luz que se desloca de norte a sul em alta velocidade. Às 20h24, o tenente John W. Stockham, em patrulha de combate a bordo de um F-84D Thunderjet, é desviado para a área. Ele avista uma luz prateada «mais brilhante do que qualquer estrela» e inicia sua aproximação. Mas, ao se aproximar a cerca de cinco quilômetros, o objeto acelera bruscamente para noroeste, mantendo obstinadamente a distância.

Uma perseguição de cento e vinte milhas

A perseguição prossegue por quase cento e vinte milhas (cerca de 190 quilômetros), com o objeto e o F-84 cruzando para Dakota do Norte sob a vigilância ininterrupta do radar terrestre, que acompanha sem pausa os dois ecos. Com o combustível se esgotando, o piloto é obrigado a regressar. Mais tarde, confessaria a Ruppelt ter ficado «extremamente aliviado» por estar ficando sem combustível, dado o quanto era inquietante estar sozinho, à noite, sobre uma região tão desolada, perseguindo algo que simplesmente não conseguia alcançar.

O controlador de radar, por sua vez, recordaria a extraordinária serenidade que aquela noite lhe exigiu. Segundo o relato que deu depois a Ruppelt, o objeto parecia dotado de uma espécie de sistema de alerta automático ligado à sua propulsão: cada vez que o caça se aproximava a menos de cinco quilômetros, o alvo «acelerava automaticamente e retomava a dianteira» — um comportamento de manutenção de distância que se tornaria um dos aspectos mais estudados do caso.

O segundo interceptador e a mira de radar travada

De volta à base, o F-84 de Stockham cruza com um segundo aparelho já em alerta: os pilotos do esquadrão, tendo acompanhado as comunicações por rádio, recusavam-se a acreditar. Um deles, veterano da Segunda Guerra Mundial e da Coreia, insiste em decolar também. O tenente David K. Needham assume os comandos. Ao subir a 15.000 pés, avista o objeto abaixo e à sua direita: uma luz que muda de branco para verde, movendo-se de forma errática. Needham sobe até 26.000 pés em sua perseguição. Segundo seu relatório oficial, redigido por escrito nos dias seguintes, ele aciona sua mira de radar de tiro — não para abrir fogo, mas para confirmar a solidez do objeto. A luz de travamento acende e permanece ativa durante toda a perseguição, um detalhe que a Força Aérea atribuiria mais tarde a uma falha técnica, embora nenhum registro de manutenção do equipamento tenha sido encontrado nas semanas seguintes.

O veredito de Blue Book e a dúvida que persiste

O astrônomo J. Allen Hynek, então consultor científico do Projeto Blue Book, mostrou-se a princípio convencido da realidade material do fenômeno, escrevendo em novembro de 1953 ao capitão Charles A. Hardin que «objetos sólidos são certamente indicados pelas evidências». O caso seria reexaminado mais tarde pelo Relatório Condon, em 1968, cujos investigadores propuseram uma explicação baseada na propagação anômala das ondas de radar, causada por uma inversão térmica: o eco do objeto não passaria, segundo essa teoria, de um artefato do próprio eco radar do F-84. Contudo, essa hipótese não consegue explicar por que o eco permaneceu nítido e distinto do avião durante as cento e vinte milhas de perseguição, até sair do alcance do radar sobre Dakota do Norte. Para Ruppelt, no fim das contas, o caso de Ellsworth permaneceria, à falta de explicação melhor, oficialmente não identificado.

«O controlador o viu começar a se mover, a observadora o viu se mover, e o piloto o viu se mover — os três, no mesmo instante.»

— Capitão Edward J. Ruppelt, ex-diretor do Projeto Blue Book

Documento de arquivo: relatório do tenente David K. Needham (trecho traduzido)

Trecho traduzido do relatório oficial AF Form 112-Part I, datado de 5 de agosto de 1953, proveniente dos arquivos desclassificados da Força Aérea dos Estados Unidos:

«Às 21h15, horário-padrão das Montanhas Rochosas, de 5 de agosto de 1953, decolei a bordo de um F-84 para realizar uma patrulha aérea de combate. Aproximadamente três minutos depois, contatei por rádio o controle Grady. Grady informou-me que o Ground Observer Corps havia avistado um objeto voador (uma luz) a nordeste de Black Hawk, Dakota do Sul. Grady solicitou que eu investigasse o objeto, sem conseguir fornecer informações sobre sua velocidade, rumo ou altitude. Após fazer três solicitações a Grady para obter um vetor rumo às imediações de Black Hawk, finalmente avistei o que parecia ser o objeto. No momento da detecção, eu seguia um rumo de 330 a partir da base de Ellsworth, a 15.000 pés de altitude. O objeto encontrava-se aproximadamente trinta graus à minha direita, e parecia seguir uma trajetória paralela à minha, em altitude inferior. O objeto era uma luz de intensidade variável, que alternava entre branco e... [documento parcialmente ilegível]. Quanto ao tamanho exato dessa aeronave, é difícil precisar, mas considerando a altitude em que parecia se encontrar, e a julgar por sua posição aparente em relação ao relevo

circundante, eu diria que media entre seis e nove metros de diâmetro. Digo isso pelos poucos segundos durante os quais pude observar essa aeronave; também consegui ver seu rastro.»

OVNI - 8 juillet 2026 - Wakonda - CC BY 2.5