

NARCAP International Air Safety Report
NARCAP IR-6, 2013

La Seguridad Aérea Relacionada a los Informes
de Pilotos Argentinos ante Fenómenos Aéreos No Identificados

Carlos Daniel Ferguson
Empleado Estatal en la Dirección General de Cultura y Educación
(área Logística/Dibujante Artístico/Estudios Universitarios en Bibliotecología)

August 29, 2013
Copyright

INTROUCCION Y RESUMEN

Los encuentros entre pilotos y Fenómenos Aéreos No Identificados (en adelante UAP) en Argentina, poseen más de un centenar de casos (unos 50 en vuelo), y podrían encuadrarse en estas alternativas:

- UAP en curso de colisión
- UAP en seguimiento de aeronaves convencionales.
- UAP provocando efectos EM (electromagnéticos)
- UAP sobre Aeropuertos (captados visualmente o por radar)

O una conjunción de todos ellos:

Los más dramáticos son el a y el c, ya que afectan la seguridad en forma directa de la tripulación de las aeronaves convencionales.

Quizá este tipo de sucesos llevó a la Fuerza Aérea Argentina a crear una Comisión Oficial de Estudios de Fenómenos Aeroespaciales en 2011 (Tengo el honor de ser el primer civil convocado a participar como asesor Ufológico de la misma desde entonces).

Examinaremos algunos ejemplos que servirán para resaltar la importancia que debe darse a este tipo de sucesos, dadas las implicancias de seguridad. Y mostrar que en Argentina – como en el resto del mundo – los UAP parecen tener una intencionalidad que se manifiesta en una respuesta diversa ante estímulos convencionales.

En mi libro de reciente publicación “ENCUENTROS ENTRE PILOTOS Y UAP EN ARGENTINA” (2012) he realizado un trabajo estadístico de 149 casos que comprenden

encuentros y observaciones de pilotos en tierra y aire, así como confirmaciones de anomalías en aeropuertos, etc. De todos ellos hay una veintena que poseen rasgos y características de extrema complejidad.

Ya en el INFORME COMETA Francés podemos encontrar algunas características de este tipo de casos. En su apartado sobre “Implicancias Aeronáuticas” se señala que:

“No es intelectualmente posible seguir siendo indiferente ante un fenómeno aeronáutico inexplicado al que se han enfrentado numerosos pilotos civiles y militares. El número de los testimonios y la calidad de los testigos hacen imposible eludir el fenómeno, por eso el personal aeronáutico, y más en la defensa, debe ser sensibilizado y preparado para afrontar este tipo de situaciones. Es necesario inculcar al personal, enfrentado al fenómeno, los actos reflejos que debe tener, sabiendo que puede no ser más que un simple observador o, en algunos casos, tener que adoptar medidas concretas (ejemplo de San Carlos de Bariloche: apagado repentino de las luces de la pista de aterrizaje en medio del fenómeno UAP). Es bien cierto que para mantenerse dueño de la situación ante un acontecimiento imprevisto y mal conocido, lo mejor es estar preparado. Estos actos reflejos son de tipos diferentes según que se trate de observar, registrar un testimonio, transmitir la información recogida o reaccionar instantáneamente para adoptar las medidas oportunas ante el fenómeno.” (fin de la cita)

Lo señalado en el INFORME COMETA es claro. Asimismo, la tarea de *Centro Nacional de Reportes Aéreos sobre Fenómenos Anómalos* (NARCAP) ha sido también crucial para alertar sobre la atención que deben tener este tipo de casos.

Ya el notable analista ufológico argentino, el Prof. Oscar Uriondo, había definido estas manifestaciones como INTENCIONALES por parte de la inteligencia que está tras el fenómeno.

Y mencionaba que Carl Jung, en su trabajo “Flying Saucers; a Modern Myth of Things Seen in the Skies”; había advertido claramente esta inusual característica de los movimientos Ovni:

“Su vuelo semeja al de un insecto volador. Como éste, el UAP puede quedar suspendido sobre un objeto interesante durante cierto tiempo, o moverse en círculos alrededor del mismo, inquisidoramente, para de pronto lanzarse hacia otros objetos, volando en zigzag”.

Y más adelante agregaba:

“Sus vuelos no parecen estar basados en ningún sistema reconocible. Se comportan más bien como un grupo de turistas observando el paisaje de modo no sistemático, deteniéndose ahora aquí por un rato, y ahora allá, siguiendo erráticamente primero un interés y luego otro, a veces disparándose a enormes altitudes por razones inexplicables, o efectuando evoluciones acrobáticas delante de las narices de exasperados pilotos”.

A propósito de lo que denominamos comportamiento intencional, es interesante citar aquí al eminente psicólogo William McDougall, el creador de la teoría hórmica, (del griego "horma" que significa impulso vital o impulso hacia la acción) quien enumeró los rasgos de la conducta de los seres vivos que permiten diferenciarlos, mediante la observación, de la simple acción mecánica. Algunos de tales ítems son los siguientes:

1. Cierta espontaneidad de movimiento.
2. Persistencia de la actividad con independencia de la continuidad de la impresión que pueda haberla iniciado.
3. Variación de la dirección de los movimientos persistentes.
4. Terminación de los movimientos tan pronto como hayan producido un tipo particular de cambio en la situación.
5. Preparación para una nueva situación, hacia cuya producción contribuye la acción.

Las mencionadas características pueden proporcionar un cartabón de referencia útil cuando se trata de definir la opción de si los UAP son fenómenos naturales o intencionales.

Lo señalado por el Prof. Uriondo es importante, ya que nos permite exponer una muestra ajustada sobre las conductas en las cuales los UAP han variado sus trayectorias ante diferentes estímulos.

ACERCAMIENTOS EXTREMOS / CUASI COLISIONES

En estos eventos hay una actitud resolutiva de aproximación a las aeronaves convencionales, mediante alguna brusca maniobra.

Tenemos 5 Casos, Algunos más Dramáticos que Otros.

- 31 de agosto de 1958: Vuelo Machagay / Resistencia (CHACO) 11:16 hs:
El piloto civil Raúl López realizaba un vuelo con su Piper PA-11, matrícula LV-XJW. El día era espléndido y a la hora mencionada divisó lejos a 110 grados un objeto brillante que se elevaba a 3600 pies de su avión. López cambió de rumbo con el fin de acercarse pero notó que el objeto iba a su encuentro. Tenía forma de plato plano con cúpula y diámetro de 30 metros, girando velozmente con destellos verdes rojos. Las revoluciones del motor comenzaron a aumentar mientras el UAP se acercaba, llegando a 100 revoluciones más que las del crucero. El disco comenzó a ascender, López controló los instrumentos, comprobando que, sin haber tocado el acelerador, iba nuevamente a revoluciones de crucero. (1)
- 21 de noviembre de 1965: Aeropuerto de Resistencia (CHACO) 21:45 hs:
El Comandante Domingo Longo y el copiloto Jorge Bassi (38) estaban a cargo del vuelo de “Aerolíneas Argentinas”, disponiéndose a aterrizar en el Aeropuerto de la citada ciudad con su “Caravelle”. En ese instante comenzaron a observar un extraño fenómeno: un objeto de gran luminosidad que se acercaba hacia el avión, causando gran inquietud, ya que sólo se detuvo a 100 metros del mismo. Longo gritó a su compañero: “Guarda (cuidado) que nos choca”. El copiloto viró rápidamente a 30 grados, hacia rumbo 300, altura de 2.100 metros,

procurando esquivar lo que parecía una inminente colisión. Al momento del viraje el UAP ascendió a fantástica velocidad en forma vertical, perdiéndose de vista en segundos. Hizo dos movimientos prácticamente simultáneos: se detuvo con raro efecto de resorte, y se proyectó hacia arriba en forma vertical, desapareciendo rápidamente. Al comunicarse con la Torre de Control le confirmaron que, efectivamente; han detectado un objeto extraño que se acercó y ascendió a gran velocidad. Los pilotos descartaron por completo la posibilidad de una confusión con Venus, no sólo porque el astro estaba fijo en el espacio, sino porque fueron tajantes: aquello se acercó y casi provocó una colisión. Longo agregó: “Era del tamaño de 2 lunas llenas y tenía gran luminosidad pero no producía encandilamiento, no era ni satélite, ni un meteoro...era un UAP, fue la mayor impresión de mi vida”.- El Comandante Basi tenía 20 años de experiencia en vuelo y relató que el UAP se detuvo con un raro efecto de resorte y se proyectó hacia arriba.”. Un tercer testigo fue el mecánico de la nave, Pedro D. Jourian (34). No cabe duda que de haber continuado avanzando, el UAP se habría estrellado contra el avión. (2)

- 18 de junio de 1968: Alt. La Guardia (CATAMARCA) 16:40 hs:
 En un avión Cessna tripulado por Jorge Suter (piloto aviador con 25 años de experiencia) y Ruben Andrawoss, y a una altura de 7500 pies, pueden observar un UAP metálico con forma discoidal y cúpula hacia la derecha. Apareció a 1000 metros. de distancia y tendría 30 metros de diámetro. En un par de oportunidades el objeto extraño se acercó casi a la nariz del avión, lo que hizo pensar a los tripulantes en una inminente colisión. Intentaron ponerse en contacto con la Torre de Control de Catamarca, pero les resulto imposible debido a una interferencia llamada “desvanecimiento de frecuencia”. Llamaron a cualquier avión, respondiendo uno de Aerolíneas Argentinas (vuelo 713). Una vez que el UAP se retiraba, recién ahí los tripulantes pudieron entrar en contacto con el Aeródromo de Catamarca. Según el experimentado piloto Suter, jamás había visto efectuar una maniobra como la que hizo la aeronave anómala, en todos sus años de experiencia como piloto, y en la velocidad que fue efectuada. También fueron testigos de este suceso, un chofer y 3 pasajeros de un automóvil. El vehículo – al paso del UAP – tuvo un detenimiento completo del motor, lo que luego fue denunciado a la Policía por los viajantes. (3)
- 14 de junio 1980: Aeropuerto Camet de Mar del Plata (Bs. As.) 19:00 hs:
 Un avión de Aerolíneas Argentinas (matrícula LV-JTD) se aprestaba a aterrizar en el aeropuerto Camet cuando su comandante advirtió la presencia de un aparato luminoso estacionado con rumbo de colisión. Pensó en un choque inminente pero el UAP se elevó justo antes del impacto. El soldado Edgardo Spano (guardia de pista de Camet) afirmó que pudo ver al extraño aparato evolucionando sobre las pistas y que procuró alertar a la torre. Coincidieron con él los soldados Carlos Gauna, Daniel Rodríguez y Martínez Churillo. (4)
- 31 de julio de 1995: Aeropuerto San Carlos de Bariloche (RIO NEGRO) 20:45 hs:
 El comandante del Boeing 727-287 de Aerolíneas Argentinas Jorge Polanco, pilotaba un vuelo 674 que había partido de Cap. Fed. Cuando había pedido autorización a la torre de control del Aeropuerto de Bariloche, se produce un corte de energía eléctrica y aparece una luz ovalada. Se trataba de un cuerpo luminoso blanco con 2 luces verdes en las puntas y una naranja en el centro, que brillaba en forma intermitente. Cuando el avión efectuó la maniobra de viraje, el UAP lo acompañó en su recorrido (a sólo 40 metros del ala derecha del Boeing).

Cuando Polanco inicia la maniobra de escape, el UAP realizó una maniobra que el piloto calificó de “imposible” (giro de 90 grados que rompe con las leyes de la física conocida”...expresó). Un avión sanitario de Gendarmería Nacional (a cargo de los comandantes Gaitán y Cipusak) observaron desde otra posición al fenómeno, así como también fue visto por personal de la torre de control. Rubén Cipuzak expresó que la maniobra de 90 grados fue violenta, ya que la hizo a una velocidad que calculamos en Mach 3 (casi 4.000 kms ph). El caso recibió amplia difusión y se trata de uno de los mejores ocurridos (destacado en el Informe Cometa por la pericia del piloto ante una situación extrema). El UAP medía unos 30 metros de diámetro y todo duró varios minutos. (5)

En estos 5 casos, hay 3 de ellos (60 %) con objetos que miden 30 metros de diámetro, acercándose a las aeronaves convencionales de manera increíble. Es evidente que el fenómeno tiene una gran capacidad para eventualidades inmediatas en el aire.

ACOMPANAMIENTO/SEGUIMIENTO

En estos casos percibiremos que los UAP hacen seguimientos / acompañamientos a las aeronaves convencionales, mostrando un perfecto dominio de la situación. Se destacan los sucesos de la Base Aeronaval de Punta Indio de de junio de 1965, con captaciones en radar – visual.

- 16 de octubre de 1959: Vuelo e/ Chaco y Santa Fé (CHACO) 15:30 hs:
Un avión Douglas DC-3 (matrícula LV-ACE), llevaba como pilotos a los comandantes Néstor del Blanco y Manso, en vuelo de “Aerolíneas Argentinas”; hacia Santa Fe. Volaba a una altura de 2.400 metros, con cielo totalmente despejado. De pronto los pilotos advirtieron la presencia de un gran objeto con forma de huso y aspecto metálico. Instantes después aparecieron otros 3 objetos que realizaban maniobras horizontales. De uno de ellos (“muy voluminoso”) se desprendieron 4 platillos que se alejaron en distintas direcciones. Esto fue observado también por Miguel Villafañe (Radio operador a bordo) y Wilson Green (comisario de a bordo). A las 17 horas, la tripulación volvió a observar 3 siluetas en movimiento, una de las cuales siguió al avión hasta casi su descenso. (6)
- 11 de agosto de 1964: Cabo Vírgenes (SANTA CRUZ) 17:00 hs:
Un avión Beechcraft-5 G-2 de la Armada Argentina, conducido por el Capitán de Corbeta Raúl Salgado, recorría la ruta Ushuaia - Río Gallegos, cuando de improviso el piloto observó un objeto luminoso, reverberante, que parecía flotar sobre el mar. Al principio pensó que se trataba de un barco que reflejaba los rayos del sol, pero cuando el objeto se desplazó hacia tierra, cerca del cabo de Cabo Vírgenes, cambió de idea. Durante media hora el objeto se mantuvo en el mismo curso del avión para finalmente partir a gran velocidad en dirección opuesta. (7)
- Junio de 1965: Base Aeronaval de Punta Indio (Bs. As.)
Se detectaron en radar unos ecos durante tres semanas. Actuaban solos o en formación. Ello motivó la formación de una Comisión compuesta por el Jefe de la Base Hugo Frontroth, y dos integrantes del equipo investigador UAP de la Marina (Cap. Omar Pagani y

Constantino Núñez) ordenándose el descenso de toda aeronave. El Jefe de la Base Hugo Fronroth confirmó que en diferentes prácticas realizadas los ecos eran confirmados, agregando el siguiente relato: “En una ocasión, trepé hasta unos 8.000 pies. Ante esta maniobra insólita se destacó un UAP de la región sudoeste y se acercó al avión. “Debo dejar aclarado que las aproximaciones de este tipo se hacían cruzando toda la pantalla radar en un par de segundos – a 40 millas de radio de alcance del radar de búsqueda”. “De la misma manera que arrancaban, se detenían al lado del avión y lo escoltaban por unos segundos, y después desaparecían”. “A veces elevando la antena radar hasta unos 30 grados aparecían a alturas increíbles, por radar 40 o 50 mil pies. En este caso le dije al operador que me apuntara hacia el UAP y cada vez que lo iba a embestir se ponía a un costado o se movía detrás. Al ponerse detrás yo ponía vuelo nivelado y de inmediato el ovni se ubicaba en el costado. Otro ataque y siempre lo mismo. Por fin dimos por terminado el juego y volví a la Base a terminar el trabajo. “Hicimos un cuaderno con el registro de avistajes UAP: fecha, hora, rumbo, cantidad”. (8)

- Junio de 1965: Base Aeronaval de Punta Indio (Bs. As.) Día:
Un avión tipo Beechcraft C.45 despegó de la Base hacia Aeroparque. Dos ecos se ubicaron por detrás del avión, hasta que se alejaron a gran velocidad hacia el sur. (9)
- Fin de octubre de 1965: Alt. Córdoba (CORDOBA)
Un primer teniente de aviación militar (N.N.) se dirigía de Córdoba a Buenos Aires en un avión “Morane Saulnier” cuando advirtió que era seguido por una aeronave anómala. Rápidamente el piloto se comunicó radio telefónicamente con la Base Aérea local, a quien puso en conocimiento del suceso, a la vez que suministraba la posición del “perseguidor”: Distancia, 30 kilómetros. En ángulo de 45 grados sobre el horizonte”. Trasmitida la novedad el teniente notó que el UAP se alejaba con rumbo sur. Fue visto por personal del Aeropuerto de Pajas Blancas. (10)
- 13 de marzo de 1974: Córdoba (CORDOBA) Noche
Un avión de Aerolíneas Argentinas que realizaba un vuelo 537 desde San Juan a Córdoba fue flanqueado por dos UAP que acompañaron a la aeronave durante unos minutos. Los objetos extraños desaparecieron a velocidad fantástica y tenían forma ovalada. El avión era conducido por los comandantes Escurra y Rostagno y volaba a 6.500 metros de altura. Su tripulación tuvo un fuerte impacto emocional ante el hecho. (11)
- 23 de setiembre de 1984: Alt. Reconquista (SANTA FE) 19:00 hs:
En condiciones meteorológicas buenas, un avión Piper LV-MEE cumplía un vuelo particular desde Córdoba hacia Resistencia con 6 pasajeros a cargo del piloto Carlos Sorini. Un UAP comenzó a seguir al avión y a provocar efectos (el radiocompás tenía una oscilación que iba de 0.05 grados a 270 grados y el indicador horizontal también acusaba problemas). Desde otros aviones (Aerolíneas y Austral), también confirmaron la presencia. El seguimiento a la avioneta duró 45 minutos de “terror” (según expresaron los pasajeros) y los relatos grabados quedaron asentados en el aeropuerto Internacional de Resistencia. El UAP apareció por la izquierda a enorme velocidad, se cruzó a la derecha en descenso, haciendo una maniobra a distancia en contra del sentido del avión, volviendo a aproximarse desde atrás y por la derecha, en trayectoria descendente y cruzándose a la izquierda con rumbo

NNO. Sorini fue concluyente: “Una máquina convencional, aerodinámica, conocida por nosotros, está imposibilitada de hacer ese tipo de maniobras”. “Tengo más de 6.500 horas de vuelo y jamás me había sucedido algo así, y puedo afirmar que este fenómeno no obedece a ninguno conocido dentro de la aviación terrestre”. (12)

- Antes de mitad de año de 1995: Córdoba (CORDOBA) 03:00 hs:

El piloto Jorge Polanco comandaba un vuelo de la firma “Aerolíneas Argentinas” de Río de Janeiro a Córdoba. A la altura de esta última ciudad, fue advertido por la torre de control del aeropuerto que en la parte inferior del Boeing 727 había otro cuerpo que lo venía acompañando durante 15 minutos. En ese momento, en la cabina, los 3 tripulantes más los auxiliares escucharon la advertencia de la torre. Utilizando un sistema de piloto automático, Polanco inclinó el avión levemente y allí todos pudieron observar un objeto luminoso hacia la izquierda, que continuó acompañando al vuelo de 7 a 10 minutos, para terminar alejándose. (13)

HUIDA

Otro de los casos ocurridos en la Base Aeronaval de Punta Indio nos muestra claramente la operatividad inmediata del fenómeno UAP ante la eventualidad de un acercamiento de aeronave convencional. En contados casos, el UAP emprende una rápida retirada, que deja afuera por completo a su perseguidor.

- Junio de 1965: Base Aeronaval de Punta Indio (Bs. As.) 13:30 hs:

Cuando en una oportunidad se detectó un eco durante 20 minutos, se envió un avión NA pilotado por el Teniente de Navío Federico Machain. Con cielo cubierto (capas de nubes cerradas). El piloto ascendió sin advertir nada en primera instancia. Después de 15 minutos, Machain ascendió y al salir de la capa de nubes puede ver a 200 metros de su avión y a 45 grados sobre la proa, un objeto brillante que estaba detenido. Luego de unos segundos, el UAP se alejó a gran velocidad hacia el lado sur. Esto también fue confirmado por el radar de tierra. (14)

EFFECTOS EN INSTRUMENTAL

Aquí tenemos los casos donde las aeronaves convencionales sufrieron interferencias EM (electromagnéticas) de algún tipo. En algunos casos esto pudo afectar directamente su seguridad, de manera dramática.

- Enero de 1963: e/CÓRDOBA y TUCUMÁN:

Personal de un avión DC-4 de “Aerolíneas Argentinas” (con vuelo desde Buenos Aires a la provincia de Salta), pudo observar el seguimiento de la aeronave por parte de un UAP luminoso. La potencia de la luz blanca fue tal que llegaba al interior del DC-4. Al momento del acercamiento uno de los cuatro motores del avión dejó de funcionar. Por fin el piloto logró aterrizar en el aeropuerto B. Matienzo sin inconvenientes. Quienes pilotaban la aeronave eran los comandantes Bassi y el radio operador César Meloni. (15)

- 13 de mayo de 1971: Villa Jiménez (SANTIAGO DEL ESTERO) 20:25 hs:
En vuelo el Comandante José Almonacid pudo avistar un UAP que provocó enigmáticas interferencias en las comunicaciones, hasta que se alejó. (16)
- Marzo de 1973: Aeropuerto de Marcos Juárez (CORDOBA) 21:00 hs:
El ahora Vice-comodoro Horacio Riciardelli (Fuerza Aérea Argentina) viajaba con otro acompañante en avión cuando observó un fuerte resplandor luminoso proveniente de un UAP. De inmediato, todo el instrumental (menos la brújula) quedó fuera de servicio. Luego de unos segundos, todo volvió a la normalidad. Al aterrizar se enteraron que desde la torre de control de M.Juárez lo habían observado y fotografiado. (17)
- 5 de diciembre de 1974: Vuelo entre Makallé (CHACO) y Bella Vista (CORRIENTES) 00:00 hs:
El Sr. Aníbal Ayerza Unzué se desplazaba en su avioneta cuando observó un objeto que se desplazaba de sur a norte y que a su paso provocó el detenimiento del motor del avión, lo que provocó una caída brusca de 150 metros. Luego los motores volvieron a funcionar normalmente. El testigo sufrió una fuerte impresión durante el incidente. (18)

DISCUSION

Se ve claramente que en Argentina, al igual que a nivel internacional; se dan este tipo de casos, que afectan directamente la seguridad aérea. Como ya vimos, el colega Uriondo definió claramente la conducta operativa del fenómeno en su trabajo “La intencionalidad en el comportamiento UAP”. (19) Coincidimos también con el otro colega Ángel Díaz, en los conceptos de su trabajo “Las intercepciones de nuestras aeronaves por UAP” (20) al señalar que el fenómeno mantiene pautas de “contacto Limitado” y “Menor impacto y menor daño posible”. Asimismo el hecho que impacta a las tripulaciones los acercamientos desde proa que provocan gran alarma y que han aumentado algunos riesgos de emergencia en aeronaves y lesiones al pasaje (a consecuencia de maniobras evasivas). Está claro que la acción del UAP es premeditada.

En esta breve reseña de 18 casos (5 de cuasi – colisiones, 8 de seguimientos, 1 de huida y 4 de efectos EM), podemos también concluir que la mayoría de las aproximaciones son desde Proa.

Asimismo hay 7 casos con maniobras insistentes por parte del fenómeno.

Y en cuanto a alejamientos, la mayoría son en ascenso directo, lo que muestra lo ya ratificado por mi colega Ángel Díaz = el interceptor escoge la forma más conveniente de huir, tal es ascendiendo.

Esta modalidad tiene estas ventajas: 1) dado el gran poder “ascensional”, estos objetos se ponen pronto fuera del alcance visual y de vuelo, de la aeronave interceptada; 2) Se colocan fuera del alcance de posibles cazas que fueran enviados tras el interceptor.

Esta actitud demuestra dos cosas: que los UAP dominan el vuelo en la alta atmósfera y que conocen nuestras reacciones.

EPILOGO

Es fundamental concientizar a las autoridades de preparar a los hombres del aire para cualquier tipo de situación originada ante un encuentro no convencional. En el total de casos de pilotos argentinos, los sucesos en los que hubo alternaciones en e instrumental así como los de cuasi colisiones, han sido escasos, pero ello no nos exime de comprender el fenómeno de los encuentros cercanos en el aire, y la prevención que deben tener los pilotos ante esa situación.

CONCLUSIONES

- Los UAP – es indudable lo que se desprende de los relatos – poseen una capacidad operativa de inusitada supremacía, ante un encuentro con una aeronave convencional.
- Los pilotos deben estar al tanto de la posibilidad de este tipo de hechos, y mantener una frialdad extrema, tal la demostrada – por ejemplo – por el piloto Jorge Polanco en Bariloche (Argentina) el 31 de julio de 1995 (y que fue destacada en el Informe Cometa).
- El Fenómeno procura – como ha destacado el colega Díaz - a) “Contacto” limitado; b) menor impacto masivo; c) evitar daños (o el menor daño posible); d) demostrar superioridad.(21)

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- H. Anganuzzi, Historia de los Platos Voladores. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires – 1977 – p. 99
- Codovni, listado 1965 / “Ocurrió”, 4/12/1965 / Revista Gente, año 1 nro 19, 2/12/1965 / Crónica, 26/11/1965
- La Gaceta de Tucumán, 19 de junio de 1968
- Luis Reynoso, “Tras las Huellas de los Ovnis”, Ediciones Edovni (Rosario, 1988, p.130-131)
- Varios medios de prensa / Revista Más Allá nro 35, diciembre de 2000
- Revista Leoplán, 2 de octubre de 1963
- Revista Siete Días Ilustrados, 8/8/1967
- Revista La Nación, 7 de abril de 1974 / Hugo Frontroth falleció en el mes de junio de 2013.
- Ovnis: peregrinos del silencio, R. Banchs, ediciones Cefai, marzo de 1991

- Crónica, 18 de noviembre de 1965
- Diario La Voz del Interior, Córdoba, 18 de marzo de 1974
- Norte, 25 de septiembre de 1984
- <http://prensa.cancilleria.gov.ar/noticia.php?id=22727829>
- Machain, Federico, “He visto un Ovni en mi pantalla de radar”, Lo mejor de Cuarta Dimensión nro 2, Cielosur Editora, Buenos. Aires, 1978
- La Gaceta de Córdoba, 3/1/1963 / Revista Gente, año 1 nro 19, 2/12/1965
- Diario La Razón, 14/5/1971
- Miguel Reyes, entrevista al V.H. Ricciardelli, 2003
- Diario “El Territorio”, diciembre de 1974
- Web: www.carlosferguson.com.ar
- **21** Trabajo presentado en el “Primer Simposio Nacional de Ovnología en Santiago del Estero” (Rep. Argentina) en agosto de 1987. / “Encuentros entre pilotos y Ovnis en Argentina” – Ferguson, Carlos – Editorial Dunken, Buenos. Aires., 2012, pg. 201