

# VASP VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S.A.

EDIFÍCIO VASP: AEROPORTO DE CONGONHAS - FONE 240-7011 - SÃO PAULO  
CGC. 00709221/0001-01

São Paulo, 10 de fevereiro de 1982.

D O : Comte. Gerson Maciel de BRITTO  
A O : Comte. WLADIMIR Vega  
GERENTE DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DA VASP - OZ  
R E F. : RELATÓRIO DO VÔO 169/0802-1982.

OBS.: Este relatório visa dar conhecimento a essa Chefia, do fato verificado e registrado na data supra. Ao setor competente, analisá-lo tecnicamente a fim de encaminhá-lo ao Ministério da Aeronáutica e demais órgãos especializados que possam interessar-se pelo assunto, com o propósito de extrair dados à estudos e/ou análises coerentes com a finalidade de que estão estruturados e a que este relato se propõe.

Decolamos às 01h50' com subida em rota e o vôo transcorreu-se sem novidades durante 01h22' e a 33' da cidade Petrolina, fixo da nossa navegação na Aerovia UR 1, quando observei à esquerda da aeronave e ao centro da janela (2), um foco luminoso, semelhante inicialmente a Runway e/ou Landing Lights de outra aeronave. Como não havíamos recebido qualquer informação desde que voávamos na jurisdição da FIR RECIFE, quando das transmissões dos fixos PETROLINA, BOLAS e KONSA, da respectiva RÁDIO RECIFE, sobre qualquer tráfego que estivesse voando fora de aerovia para cruzamento com a UR 1, como também qualquer missão especial da Força Aérea naquele setor, e não ter havido cópia nas transmissões em 126.9 para cruzamento com a UW 10 e UW 42, mesmo estando nós em contato bilateral com aquela rádio, surpreendeu-nos. Comecei a sinalizar com os nossos faróis, reduzindo a iluminação da cabina para melhor observação. Mesmo com difícil possibilidade, talvez um tráfego não controlado. Esperamos a resposta à ampla sinalização que fazíamos, além das luzes normais para cruzeiro noturno do Boeing 727/200, que certamente daria a entender tratar-se de outra aeronave e por outra, voávamos em aerovia. Obviamente, qualquer aeronave teria observado e responderia como normalmente ocorre, como é evidente também, deveria estar sintonizada em 126.9, para voar naquele nível e próxima a uma aerovia. Não houve correspondência aos nossos sinais e nada transmitido às cegas em 126.9. A minha tripulação técnica, fazia observações conjuntas, constatando o fato e sem entender o que poderia ser. Desde o primeiro contato visual do foco, pela forma da incidência luminosa, parecia estar voltada em nossa direção e com aparente nível, ligeiramente acima do nosso, pois que visto primeiramente mais ou menos no centro da janela (2). Como era noite clara, luar pleno, e as condições de tempo com visibilidade ilimitada em rota, poder-se-ia também ver com melhor focagem da vista, a camada obscurecida e rarefeita da atmosfera, cujos limites com relação ao espaço límpido acima era bem delineado. O foco mantinha uma posição relativa ao nosso deslocamento na velocidade de Mach.80. A intensidade de luz era compacta, muito viva e contrastava sobremaneira com a luminescência da Venus e demais estrelas, bem mais tênues, possivelmente, em decorrência do luar que fazia. Desejo frizar, que Venus é o já velho conhecido.

planeta de luminescência mais branda, fixa e com posições definidas pela rotação da Terra e tom sempre azulado. O foco que observávamos, efetuava deslocamentos no sentido vertical acima do ponto de origem e abaixo, com relação a seu eixo. Se fôssemos medir no painel da janela onde era observado, daria aproximadamente uns 15 cms do centro. Eu, o Co-piloto Alberto e F/E. Cesarino, sempre atentos e muito intrigados, com expressões que vinculavam aquele estado de surpresa. Algo de muito interessante, era a perspectiva do foco com o setor estelar e as mutações de cores, como pigmentando em vermelho e laranja na sua periferia (toda) com o núcleo e demais porções do mesmo predominando o branco e azulado. Era incrível o potencial de luminescência e a velocidade relativa que desenvolvia nos deslocamentos, verticais e longitudinais de seus eixos no plano de simetria com o horizonte e com a nossa aeronave. O piloto automático ligado e o avião estabilizado, não dava margens de dúvidas, quanto à informações ilusórias de movimentos. Após o fixo KAKUD, e em contato com o CENTRO BRASÍLIA, voando na FIR/UTA BRASÍLIA, foi solicitado informes sobre tráfego naquele setor, ainda não conformados com o que víamos e o que não conseguíamos definir, e relatamos então a BRASÍLIA, com todos os detalhes. Como BRASÍLIA nada tinha a informar, pedimos que algum tráfego voando naquele setor e em contato com aquele órgão tentasse observar também aquele fenômeno, pois já assim poderia ser qualificado. BRASÍLIA informou-nos, então o tráfego do AEROLÍNEAS ARGENTINAS 169, que voava atrás do nosso tráfego a uma distância significativa, para Buenos Aires. Este tráfego foi questionado a respeito, e confirmou a nossa observação. (vide gravação). O foco aparentava afastar-se no plano horizontal e ressumir o ponto anterior, reaproximando-se a velocidade muito grande. A intensidade e dimensão diminuía e aumentava em ciclos alternados, e também com as mutações de cores. Mais tarde, era a aeronave TRANSBRASIL 177, que entrava na frequência com BRASÍLIA e após questionada, confirmava a observação com todos os detalhes por nós informados. Voava ele de Brasília para o Rio de Janeiro. Alternadamente, fiquei a sinalizar com faróis, procurando um contato qualquer e possível como resposta, fosse o que fosse, mas já àquela altura, conscientizando-me de que deveria tratar-se de um objeto não identificado, com tecnologia muito avançada e que não poderíamos prever, forma tipo ou tamanho. Só com possibilidades incríveis de velocidade e deslocamentos e cores variadas, predominando o branco azulado e pigmentado perifericamente em vermelho e laranja. Após as confirmações de duas (2) aeronaves em cursos distintos, além da nossa, com ângulos de observação diferentes, iguais tomadas de detalhes, evidentemente, deparávamos com um fenômeno real e irrefutável. Para o nível de conhecimentos do que dispúnhamos e cadastrados para a ciência e tecnologia atual, aquilo que víamos era uma verdade insofismável ao sentido da visão, cuja performance não poderíamos aquilatar. Propus-me inclusive a mentalizar uma forma telepática, para um enlace qualquer via sinais no equipamento rádio que dispúnhamos (VHF); por sinal síncrono, alternado ou alternantes com a sinalização que fazíamos, ou mesmo, mensagem em nosso idioma ou outro que entendêssemos, ou mesmo outra forma qualquer, mas que pudesse ser identificado como resposta. Nesta condição e após Belo Horizonte, 3 ou 4 minutos depois, ocorreu o que poderia classificar como o climax do fenômeno do OVNI.

# VASP VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S.A.

EDIFÍCIO VASP: AEROPORTO DE CONGONHAS - FONE 240-7011 - SÃO PAULO  
CGC. 60703923/0001-31

folha nº 3

Uma realidade em tamanha evidência, que não poder-se-ia mais negar aquela verdade incontestável. Estava ali, a luz da razão e da própria honestidade de quem o visse. Equilibrado psicologicamente, por já ter experiências anteriores e conhecedor do projeto UFO, acompanho-o durante muitos anos, mas sempre na condição de observar o confronto direto, foi que, naquela clarevidência, conclamei ao restante da tripulação e passageiros, porém de forma a não criar tumulto ou atropelo, à presenciarem também aquela aproximação máxima do OVNI, em todo o seu esplendor, e então, coincidentemente ou não, o CINDACTA chamou-nos (gravação), informando detetar um ponto em nossa posição nove (9) horas e há oito (8) milhas da nossa aeronave. Confirmava-se mais uma vez a aproximação do OVNI, cuja imagem que impressionava há bastante tempo aos nossos olhos, o fazia também na tela do RADAR. Acompanhou-nos lateralmente, com resplandescência na cabina (parabrisas), durante um bom espaço de tempo e durante a nossa descida e quando atravessamos a camada de nuvens sobre a serra, podíamos notar, sempre lateralmente o Objeto, com iluminação viva, difundindo-se quando esta camada era rarefeita e eclipsando-se, quando mais compacta. Isto até duas (2) milhas do marcador externo da pista 14 do Galeão, quando mudou de posição lateral para frontal ao avião, estimadamente sobre o fundo da baía e a um nível de mais ou menos 6.000 FT (perspectiva estimada). Informamos ao Controle Rio e pedimos que tentasse detetá-lo ao que não foi possível. Só tiramos a observação do mesmo para a manobra do pouso. Mais ou menos 3 minutos antes (0434'). Na etapa subsequente já amanhecendo, não tivemos mais nenhum contato até o pouso em São Paulo. Em complemento não houve interferências nos sistemas da aeronave.

Sem mais a declarar, qualquer detalhe que julgarem necessário e por ventura não tenha sido esclarecido,

Comte. Gerson Maçiel de BRITTO

