

Tempo stimato di lettura: 12 minuti

Perché rispolverare il caso ufologico del pilota Mantell ?.... perché mi hanno provocato, ovvero ho assistito a delle trasmissioni televisive che avevano come scopo di risolvere alcuni casi gli avvistamenti ufo irrisolti rimasti famosi nella storia della che hanno dato il via a nascere i numerosi dubbi riguardo la presenza di extra terrestri sul nostro pianeta.

Non che gli scienziati ed esperti vari di queste trasmissioni si siano impegnati molto infatti la risposta a questo incognito incidente del pilota Mantell è che la luce discoidale altro non era che un pallone sonda che all'epoca dei fatti (1947) faceva parte di un progetto top secret cui mi domando motivo di tanta segretezza,

i limiti di queste trasmissioni non riuscite vanno ricercati innanzitutto nella cultura scettica di chi l'effettua tale ricerca che di solito segue il motto: "io senz'altro non posso credere agli ufo" oppure a coloro che sono ultras ufologici con i risultati entrambi i casi di chi vuol farsi un'idea imparziale a una difficoltà tremenda, oltretutto è possibile applicare metodi scientifici seguendo testimonianze o rapporti da parte di ufficiali dell'esercito o incaricati da esso e molto spesso sono vincolati da segreti dovuti dalla loro ufficio oppure scartare alcune testimonianze per favorirne altre.. Vi prego impossibile anche con tutta la conoscenza possibile mancino e tutti i mezzi sofisticati avere una certezza scientifica di un fatto verificatosi negli anni del 1947 senza avere riscontri di fotografie o vide cioè basandosi sul l'impressione molto ingannevole di testimone e vari. Il mio scopo di questo articolo non è quello di stabilire ipotesi ufologi alla base dell'incidente di Mantell ma confutare di errori di molte ricerche che danno certezze quando in realtà queste non esistono

Il caso Mantell è ricco di confusione di testimonianze che sono in contrasto fra di loro per cercare di arrivare ad avere un quadro quanto meno più verosimile alla realtà bisogna rivolgersi a testimoni qualificati soprattutto ai rapporti che compilavano nell'immediatezza dei fatti Il sergente Quinton A. Blackwell che il giorno dell'incidente era capo servizio operatore della torre di controllo Aeroporto Di Godman in Kentucky precisamente colui che avvertì Mantell e gli altri piloti di incrociare l'oggetto non identificato .

THIS PAGE IS UNCLASSIFIED

~~CONFIDENTIAL~~  
 UNITED STATES AIR FORCE  
 AIRWAYS AND AIR COMMUNICATIONS SERVICE, ATC  
 DETACHMENT 733-5 AF BASE UNIT (103D AACS S&I)  
 Godman Field, Fort Knox, Ky.

9 Gennaio 1948

DICHIARAZIONE DEL SERGENTE TECNICO QUINTON A. BLACKWELL

Io sottoscritto, Sergente Quinton A Blackwell, matricola AF18162475, mi trovavo in servizio come Capo Operatore alla Torre di Controllo dell'aeroporto di Godman, Kentucky, il pomeriggio del 7 gennaio 1948. Fino a circa le 1315 o 1320 tutto si svolse in modo normale. All'incirca in tale orario ricevetti una chiamata telefonica dal Sergente Cook dell'Ufficio del Colonnello Hix, il quale affermava che, secondo la Polizia Militare di Fort Knox e la Polizia di Stato di Elizabethtown, Kentucky, un grande oggetto di forma circolare dal diametro dai 250 a 300 piedi si trovava sopra Maysville, Kentucky, chiedendomi di contattare il Servizio di Volo dell'Esercito onde verificare se nelle vicinanze si trovasse qualche velivolo insolito. Il Servizio rispose negativamente quindi, appresa l'altra informazione, richiesi al Comandante Operativo di verificare la storia. Poco dopo, il Servizio di Volo riferì alla Torre di Controllo di Godman della presenza di un oggetto su Irvington, Kentucky, quindi Owensboro, Kentucky, all'incirca delle stesse dimensioni ed aspetto. Alle 1345 o 1350 avvistai un oggetto nel cielo a Sud dell'aeroporto di Godman. Chiamai quindi in Torre il mio Comandante di Distaccamento, l' S. Ten. Orner, per avere una verifica da parte sua. Questi, avvistato l'oggetto, chiamò l'Ufficiale addetto alle Operazioni, Capitano Carter, dall'interfono della postazione di controllo del traffico. Egli salì immediatamente ed osservò dalla Torre l'oggetto col binocolo. Chiamò quindi il Comandante Operativo, Colonnello Hix, che arrivò in Torre alle 1420 (circa) ed avvistò immediatamente l'oggetto. Alle 1430 o 1440 un volo di quattro P-51 si stava avvicinando all'Aeroporto di Godman proveniente da Sud, in rotta da Marietta, Georgia, e diretto all'Aeroporto di Stanfield, Kentucky. Come questi passarono sulla torre, li chiamai sul canale "B" della banda VHF e chiesi al capo squadriglia, matricola N3869, se avesse carburante a sufficienza, ed in caso positivo se potesse cercare di identificare un oggetto nel cielo a Sud del campo di Godman. Rispose affermativamente ed invertì la marcia assieme ad altri due aerei, dirigendo verso Sud dal campo di Godman. Il quarto aereo continuò da solo verso il Campo di Stanford. La formazione di tre aeromobili procedette verso Sud con rotta per 210°, salendo rapidamente. All'incirca verso le 1445 il capo squadriglia, N3 869, riferì di avere l'oggetto "davanti ed in alto, sto ancora salendo". Al che uno dei gregari ribatté "Ma che diavolo è quest'affare che stiamo inseguendo?" A 15.000 piedi il capo squadriglia riferì che "L'oggetto è direttamente davanti ed al di sopra di me ora, e si muove all'incirca alla metà della mia velocità". Quando gli venne richiesta una descrizione, rispose che "ha l'aspetto di un oggetto metallico di dimensioni enormi". A 15.000 piedi il capo squadriglia riferì "sto ancora salendo, l'oggetto è sopra di me e si muove alla mia stessa velocità o un po' più veloce". Sto cercando di avvicinarmi per avere una buona visuale. Questo ultimo contatto avvenne all'incirca alle 1515. Circa 5 minuti dopo gli altri due aeromobili tornarono indietro. Passando sopra il Campo di Godman, l'N3 800 riferì che "È come il riflesso del sole sul tettuccio di un aereo". Poco dopo, lo stesso pilota con lo stesso aereo ripresero il volo dal Campo di Stanford per continuare la ricerca. Arrivò a cento miglia a Sud del Campo alla quota di 33.000 piedi ma non avvistò nulla. Lasciai la Torre di Controllo poco dopo.

La presente dichiarazione è  
vera al meglio delle mie  
conoscenze.

Firmato Quinton A Blackwell  
 QUINTON A. BLACKWELL  
 Serg. Tecn. AF18162475  
 Det 7334 AFBU

\*COPIA CONFORME

JAMES F. DUESLER, JR., CAPITANO, USAF

UNCLASSIFIED

In base al rapporto scritto dal Sergente Quinton che all'epoca dei fatti fu classificato quindi top secret ed oggi possiamo consultare perché declassificato risulta:

*Il 7 gennaio 1948 a Maysville, nel Kentucky, centinaia di persone videro un oggetto circolare che emanava una luce rossa, sorvolare la città, furono molte infatti le segnalazioni che*

arrivarono alla polizia militare di Fort Knox e quella di Stato di Elizabethtown piu' o meno la descrizione era simile un oggetto discoidale con un diametro di circa 200 mt. gli operatori di queste polizie trasmisero questa situazione per competenza all'aeroporto Godman comandato dal Colonnello Hix il quale tramite il sergente Cook ordina a Quinton di chiedere al comando dell'USAF a Wright Field a Dayton (Ohio) se era previsto nella zona il volo da parte di aerei sperimentali non convenzionali, la risposta fu' negativa , altre numerose telefonate provenivano da Irvington e Owensboro ,l'oggetto aveva quindi superato l'aeroporto di Gudman , Verso le 14 45 nel rapporto si legge che il Sergente Quinton avvista l'oggetto a Sud dell'aeroporto trovando conferma nel s.ten. Orner e di molri militari presenti e recatosi nella torre di controllo compreso il Comandante Guy Hix gia citato precedentemente tutti avvistano l'oggetto in modo chiaro l'oggetto che in maniera repentina cosiderando che gia' si trovava a Irvimhton e Owensborg ritorna indietro fino a sud dell'aeroporto

Tutto il personale che ha visto l'oggetto non riesce a capire cosa si tratta e' necessario l'utilizzazione di aerei per poter osservare l'oggetto piu' da vicino, vengono scelti una squadriglia di Mustang P51 f-15 di in servizio presso l'aeroporto di Stanfield comandata dal capitano Thomas Mantel veterano della seconda guerra Mondiale con piu' di tremila ore di volo. Solo tre dei quattro aerei hanno il carburante necessario per volare verso l'aeroporto Godman /quelli di Clements e Hammons). alle 14.45 il capitano Mantel comunica di aver individuato l'oggetto : "Davanti e in alto , sto ancora salendo , uno degli altri piloti afferma: ma cosa diavolo e' questo affare che stiamo inseguendo?"

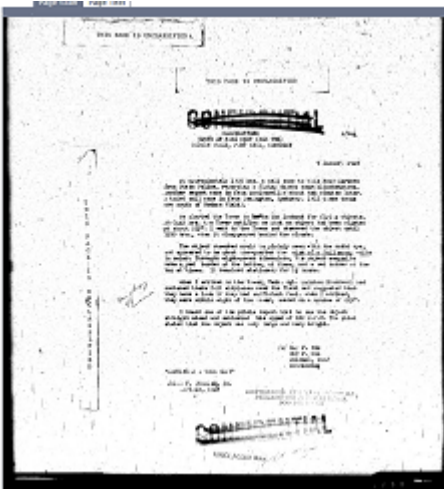
Per problemi legati all'ossigeno due dei tre aerei ritornano indietro il solo a continuare e' il capitano Mantel forse con una riserva d'ossigeno maggiore

A quasi 5500 mt. Mantell : " davanti ed al di sopra di me ora, e si muove alla meta' della mia velocita' descrive l'oggetto cosi': Sembra metallico ha dimensioni enormi :"

Dopo di che il capitano Mantel non comunica piu' cio' che rimane del suo aereo fu trovato in una fattoria nei pressi della città di Franklin. . Fu trovato anche il corpo del capitano, con l'orologio che si era fermato alle 15.19, la strumentazione di bordo indicò che l'aereo si era spinto fino ad un'altezza di 9.000 metri.

Uno degli altri piloti della squadriglia Clements, una volta atterrato a Standford , ricarica le riserve di ossigeno nello stesso aereo e decolla alla ricerca dell'oggetto arrivando ad un'altezza di 33000 piedi non trovera' ne l'oggetto ne Mantell

Altro rapporto ufficiale del col Hix Guy anche questo declassificato da confidenziale: dal sito Project Bluebook Archive (Cod. MAXW-PBB3-720):



*“Allertammo la Torre richiedendo di prestare attenzione ad oggetti volanti. Alle 1445 la Torre mi notificò che era stato avvistato un oggetto a circa 215°. Mi sono recato in Torre ed ho osservato l’oggetto fino alle 1550, quando è scomparso dietro le nubi. L’oggetto poteva essere visto ad occhio nudo, ed aveva dimensioni apparenti pari a circa un quarto di quelle della Luna piena, di colore bianco. Visto con binocolo ad otto ingrandimenti, sembrava avere in certi momenti un bordo di colore rosso nella parte superiore ed in altri momenti un bordo rosso nella parte inferiore.*

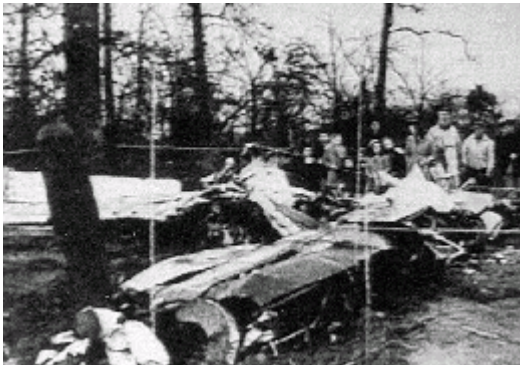
*È rimasto stazionario per 1 ora e mezza.”*

Una testimonianza che non si sa se reale assume una grande importanza , quella di James Duessler, ex capitano che prestava servizio nel giorno dell’incidente prestava presso l’aeroporto di Godman Field (*possiamo avere la certezza di questo proprio perche’ lo stesso ha controfirmato i vari rapporti del Sergente Quinton e il Colonnello Hix .*) Duessler sostenne che in cielo vi era un oggetto di aspetto metallico, dai riflessi bianchi e scintillanti, questo oggetto rimase visibile per circa 4 ore , escludendo quei 15 o 20 minuti in cui fu oscurato dalle nubi. Duessler afferma che certo non fosse Venere.

Salito sulla torre di controllo poté infatti distinguere un oggetto sigariforme caratterizzato da

una luminosità arancione. Inoltre Duessler, fu inviato sul luogo del disastro:” alcuni ufficiali incaricati erano già lì. La salma del pilota era stata prontamente portata via, ma uno degli ufficiali mi disse che il suo corpo, non presentava né sangue né ossa, ridotto ad una poltiglia informe. Inoltre l’aereo sembrava non essere precipitato, ma calato perpendicolarmente al terreno con il ventre verso il basso. Non c’era alcun indizio di angolazioni nel precipitare. Inoltre il velivolo venne ritrovato nei pressi di una radura, nell’unico spiazzo disponibile, non abbastanza grande per poter atterrare in quel modo, eppure, per quanto ricordi, neppure un ramoscello risultava spezzato. Il Mustang non presentava tracce di incendio e questo era altrettanto inspiegabile. Non avevo mai visto prima, ne ho più visto successivamente, un crash come quello” .

Cosa importante è che la salma non fu concessa ai familiari per diverso tempo i rapporti riguardo l’autopsia e i rilievi sull’ aereo sono ancora secretati



Spiegazioni ufologiche:

Mantell e centinaia di testimoni videro un Ufo , il pilota fu abbattuto per colpa di energia elettromagnetica che emanava il disco altri casi di aerei danneggiati dalla presenza di ufo sono elencati nei casi accertati dalle piu' importanti associazioni di ricerca ufologica Come per esempio il caso dei 2 F-4 Phantom II che persero l'uso delle strumentazioni di bordo con l'avvicinarsi a presunti Ufo . L'aereo di Mantell sarebbe stato danneggiato da una strana energia elettromagnetica che avrebbe emesso l'oggetto

Spiegazioni scettiche e ufficiali

Prima di arrivare a conclusioni ufficiali Donald Howard Menzel, astronomo statunitense

sostenne che Mantell avrebbe inseguito un miraggio il cosiddetto finto sole o i raggi di Giove.....(riflettiamo sul Rasoio di Occam per favore) lo stesso Menzel in successive pubblicazioni ammise di aver fatto ipotesi assurde, quindi e' inutile cercare di verificarle

Si passo' poi all' ipotesi Venere cioe' che il pilota i militari dell'aeroporto e cittadini vario avrebbero scambiato il pianeta per un Ufo , anche questa ipotesi e stata ritrattato in quanto in pieno giorno sereno la luce del sole rende piuttosto fioca la luce del pianeta

Del resto l'andatura piuttosto veloce dell'oggetto non lascia dubbi.... Il 27 aprile 1949 l'inchiesta ufficiale dell'USAF affermò che Mantell aveva perso i sensi a causa di ipossia (mancanza di ossigeno) avendo superato la quota di sicurezza senza impianto ossigeno ,l'oggetto secondo il Capitano Edward K. Ruppelt dell'USAF responsabile dell'ufficio dell'USAF incaricato di registrare gli avvistamenti di UFO, poteva essere uno degli allora sconosciuti palloni Skyhook forse lanciato dalla base di Clinton Country (Ohio meridionale) . E da sottolineare che i Skyhook palloni sonda furono parte di un progetto segreto declassificato nel 1951.



Skyhook

Inoltre ancora il Capitano Ruppelt raccolse due testimonianze un abitante di Madisonville (Kentucky) e un astronomo di Nashville videro un oggetto non identificato e con il loro telescopio da astronomo, l'oggetto fu identificato dai suoi avvistatori come un pallone-sonda di grandi dimensioni. L'ipotesi pallone sonda viene appunto confermata durante una

trasmissione televisiva sul digitale terrestre attraverso una ricostruzione effettuata con pallone e simile aereo confermava definitivamente questa ipotesi , chiudendo forse precipitosamente questo episodio.

Mie conclusioni :

Il fatto di Mantell e' stato purtroppo inquinato da varie testimonianze false o quanto meno non ufficiali tali da considerare come prove probanti Non si ha riscontro ufficiale che qualcuno abbia confermato che dalla base di Clinton Country sono stati lanciati palloni sonda Il corpo di Mantell non presentava nessuna strana ferita inspiegabile , ne l'aereo era ridotto ad una poltiglia metallica porosa!! Non vi fu' nessuna dichiarazione ufficiale del Mantell riguardo comunicazioni di persone all'interno del misterioso oggetto Traggo quindi le mie conclusioni solo su il rapporto del sergente Blackwell e quello del colonnello Hix i palloni sonda cosa sono? abbiamo due tipi di palloni possibili per la nostra ricerca in base al rapporto del sergente Blackwell :

I palloni meteorologi che possono essere visibili da terra raggiungono altezze importanti ma durano poco tempo massimo 2 3 ore appena raggiungono una quota la pressione atmosferica li fa esplodere si apre un paracadute per far atterrare dolcemente la strumentalizzazione necessaria per i rilievi climatici e' fatto di materiale di colore scuro difficile per qualsiasi persona di normale vista poter scambiarsi per un oggetto discoidale (UFO) I palloni stratosferici i cosiddetti Skyhook all'epoca dei fatti potevano superare i 33 000 piedi cioe' circa 10 000 mt, la superficie del materiale utilizzato per la realizzazione dei palloni stratosferici era ed è in grado di riflettere la luce solare puo' quindi assumere colorazioni particolari

Secondo esperti non e' possibile che testimoni a terra possano vedere un pallone stratosferico ad altezza di 10000 metri (di solito aerei a quella altitudine non li vediamo) se hanno visto qualcosa significa che volava ad una altezza inferiore ai 10000 quindi non era un pallone stratosferico ma nemmeno un pallone meteorologo in quanto facilmente identificabile come tale , i palloni stratosferici non hanno un nessun mezzo di propulsione vengono riempiti di elio o idrogeno per andare piu' in alto possibile per eseguire esperimenti o analizzare dati sull'aria ,il loro andamento e' quindi per lo piu' verticale fino ad arrivare ad una massima quota consentita dal suo carburante elio o idrogeno poi dopo dipende dalla corrente che puo' fargli raggiungere velocita' massima di 680 km orari , ma puo' fare rapidi cambiamenti di

rotta?

Nel caso Mantel, il presunto pallone supera l'aeroporto di Godman giunge fino a tre città ad ovest e poi ritorna indietro fino ad arrivare allo stesso aeroporto, il tutto in dieci minuti circa . E' questo un comportamento tipico di un pallone stratosferico? Che appunto per via delle correnti non potrebbe fare repentini cambi di rotta , che dalle 13 45 fino alle 15 19 mantiene una altezza di circa 4500 metri quanto dovrebbe raggiungere i 9000 o 10000 che razza di pallone Skywolf si tratta?

La testimonianza dei due astronomi di aver visto un pallone sonda nella stessa zona anni dopo con telescopio, dimostra proprio che forse nel caso mantel non si trattava di palloni Stratosferici,perche' appunto visibili chiaramente ad occhio nudo mentre gli astronomi videro veri palloni stratosferici grazie all'uso di telescopi , perche' solo con questi strumenti potevano essere visti .

Top secret dei skywolf : Mi chiedo come mai nessuno, compreso piloti, colonnello, ufficiali e militari vari non abbiano ipotizzato un pallone sonda? Semplice perche' faceva parte di un programma segreto che era conosciuto solo dalle alte sfere: tanto segreto non penso, in quanto il sergente Blackwell chiamo' appunto il comando dell'USAF (di Wright Field a Dayton Ohio ) che gestiva insieme all'US Navy il progetto di questi , per avere informazioni di possibili aerei sperimentali lanciati dalla base , quindi i vari militari dell'aeroporto di Godman non avevano escluso a priori che l'oggetto fosse un aereo o altro sperimentale , la conoscenza di questi palloni era riservata a militari di alto grado !

Possibile che un colonnello comandante di un aeroporto , che per disciplina e' costretto al rispetto del segreto militare non e' stato informato di un lancio di pallone da parte dell'esercito al fine di evitare problemi di rotte aeree o perdere tempo ,impiegare mezzi e mettere a rischio la vita di piloti ? Mica era necessario spiegargli tutto la composizione o a che servivano tali palloni ? Ricordiamo i fatti di Roswell:

L'Usaf spiego' che il crash Ufo altro non era che un pallone sonda che faceva parte del progetto Mogul che servi' per analizzare onde dovute ad attivita' nucleare dell' ex unione Sovietica . I militari precisamente indicarono che fu' lo schianto del pallone numero 4 verificatosi a 75 miglia a nordovest di Roswell ad essere scambiato per un UFO, come mai fu cosi' precisa nell'indicare quale fu il Pallone protagonista mentre ne caso dell'incidente di Mantell non fu dichiarato quale fosse stato il pallone responsabile, come se l'esercito avesse



lanciato una Lanterna Cinese. Siamo seri, l'esercito e' molto preciso nel sapere e registrare il materiale in dotazione che e' appunto pagato con soldi pubblici i palloni di loro proprieta' avevano sicuramente un numero un numero di matricola, quindi il pallone alla deriva si sarebbe comunque identificato in quanto mancante all'appello o conteggio oltre tutto i palloni erano dotati di un trasmettitore a onde radio per essere localizzati , il recupero era appunto ' necessario per recuperare gli strumenti dove venivano registrati dati che venivano poi analizzati.

Come e' possibile che lo stesso esercito (USAF) potesse ipotizzare che quell'oggetto altro non era che un pallone sonda di sua proprieta' senza conoscere il numero di matricola del pallone e senza che nessun rilievo di radar dimostrasse la presenza di un pallone sonda in quella zona?

Ancora sul pallone stratosferico la gia' citata trasmissione televisiva mostra dal mustang utilizzato per ripetere la scena del caso Mantell una piu' piccola sfera di colore bianco che in realta' e' il pallone sonda cosi visto ad una certa distanza dall' abitacolo ( *fu modificato per dare una maggiore visibilita come si suol dire a 360 gradi per cui Mantell aveva una ottima visibilita' )* ma gli esperti della trasmissione non considerano le ultime dichiarazione del Mantell stesso : " davanti ed al di sopra di me ora, e si muove alla meta' della mia velocita' descrive l'oggetto cosi': Sembra metallico ha dimensioni enormi : " Quindi si puo' sostenere che in realta' sia stato piu' vicino all' oggetto rispetto a cio che e' rappresentato nella trasmissione dove l'oggetto e' in realta' piccolo perche' distante invece Mantell vede un' oggetto enorme ,se fosse stato il pallone Mantel avrebbe avuto tutta la possibilita' concreta di vedere e riconoscere un sebbene top secret ma sempre un pallone , ma non fu' cosi gli sembro' metallico ed enorme.

Passiamo ad analizzare il perche' dell incidente dell'aereo di morte. Secondo L'USAF sarebbe precipitato in seguito alla perdita dei sensi del Capitano Mantell perche' colpito da ipossia, l'aereo allo sbando precipita fracassandosi a terra. L'ipossia ipossiémica e' in pratica una mancanza di apporto di ossigeno ai tessuti di un organo anche se c'è un adeguato flusso di sangue al tessuto che colpisce alpinisti piloti tutti coloro che vanno in alta quota i sintomi sono : *nausea, atti respiratori frequenti e veloci, palpitazioni, errori di valutazione, vertigini, sensazione di testa "leggera", tremori alle mani e ai piedi, perdita di autocritica, lentezza del pensiero, pallore, depressione, euforia, ilarità, cianosi delle labbra e delle estremità, incoordinazione motoria, spasmi muscolari e convulsioni* . Sono stati riscontrati ufficialmente

dai rapporti ufficiali nelle comunicazione del Mantell uno di questi sintomi?

Secondo riviste specializzate e indicazioni aeronautiche i piloti conoscono bene quali sono le quote di sicurezza esiste infatti il concetto di tempo di coscienza utile” (TUC) ossia il tempo che si ha a disposizione per riconoscere i sintomi d’ipossia e quindi applicare procedure di sicurezza, qualcuno sostiene che gli aerei utilizzati non avessero strumenti per ossigeno ,ma il rapporto del sergente Blackwell smentisce cio’ infatti uno dei piloti Clements ritorna alla base e ricarica tali strumenti dopo di che decolla e’ raggiunge quote di 33000 piedi .

Non si puo’ escludere a priori che l’aereo di Mantell avesse riserve di ossigeno maggiori di quelle degli altri aerei e quindi il capitano decise di proseguire l’inseguimento . E’ possibile che in quattro minuti dalla ultima comunicazione del mantell che apparve lucida alle ore 15 ,15 fino alle 15,19 l’ora in cui si desume perche’ ferma nell’orologio ,l’aereo si fracassa rompendo appunto l’orologio non avvertendo i sintomi perde i sensi e precipita mi sembra assurdo ma l’ipossia e’ una ipotesi nemmeno una delle migliori L’aereo precipita incominciando a disintegrarsi tra i 10000 e 9000 piedi emette un incredibile boato come hanno avvertito un po’ tutti perde le ali che nel tipo di aereo sono particolarmente robuste cadendo con il muso in avanti in posizione retta a testa in giu’ cadendo come una mela, una palla metallica cosa strana che cadendo non colpisce e sradica nemmeno un ramoscello eppure siamo in una radura....non esplode , non si incendia.



Il corpo del pilota non viene concesso e fatto vedere ai familiari con la scusa che versa in un

terribile stato, cosa che comunque i familiari erano a conoscenza perche' pubblicato in vari giornali , quindi scuse assurde ne e' mai stata declassificata l'autopsia che comunque e obbligatoria . Come abbiamo esaminato e' difficile dire con certezza cosa sia successo in quel giorno Secondo me non e' scienza fare qualsiasi tipo di conclusioni certe ovvero dare per certo qualsiasi conclusione....la cosa giusta e' indicata sul sito

<http://kynghistory.ky.gov/history/4qtr/addinfo/mantellthomas.htm> del Kentucky National Guard History che riporta: *il 7 gennaio 1948, mentre su un volo di addestramento con tre altri P-51Ds (Mustang) Mantell è stato diretto dalla Torre di volo a Godman Field a perseguire un oggetto volante non identificato. Mentre nel perseguimento dell'oggetto, è morto in un incidente aereo vicino a Franklin, Simpson County, Kentucky.*

La storia della morte di Mantell mentre insegue un oggetto volante non identificato ha fatto notizia in tutto il paese e il mondo. I suoi resti sono stati riportati a Louisville e sepolto al cimitero nazionale di Zachary Taylor. Il resto sono solo congetture

Il pilota d'autor

## Condividi:

- Stampa
- **Tweet**
- Condividi su Tumblr
- Telegram
- WhatsApp
- E-mail