



The Mowing - Devil

Or, Strange NEWS out of

Hartford - shire.

...ing a True Relation of a Farmer, who Bargain
with a Poor Mower, about the Cutting down Three
Acres of Oats, upon the Mower's asking too much, the
farmer swore, That the Devil should Mow it, rather than
And so it fell out, that that very Night, the Crop of
Oats fell as if it had been all of a Flame; but next Morn-
ing appeared so neatly Mow'd by the Devil, or some Infernal
Spirit, that no Mortal Man was able to do the like.
Now, How the said Oats lay now in the Field, and the Devil
has not Power to fetch them away.

Kim Møller Hansen



Bermuda Trekanten

- og andre myter



Fakta & Myter



Kim Møller Hansen

Bermuda Trekanten

- og andre myter

SUFOI

SMAGSPRØVE

Bermuda Trekanten - og andre myter

1. udgave, 1. oplag 2014

Af Kim Møller Hansen

© 2014 Kim Møller Hansen

Udgivet af
Skandinavisk UFO Information (SUFOI)
Postboks 95
6200 Åbenrå
www.ufo.dk
info@sufoi.dk

Tryk: SUFOI, Åbenrå
Printed in Denmark 2014
ISBN 978-87-87628-15-0

Kopiering fra denne bog må kun finde sted på institutioner eller virksomheder, der har indgået aftale med Copydan Tekst & Node, og kun inden for de rammer der er nævnt i aftalen.

Et evt. overskud fra salget af denne printbog går til driften af www.ufo.dk, som ejes af foreningen Skandinavisk UFO Information (SUFOI). *Bermuda Trekanten – og andre myter* sælges også som e-bog med ISBN 978-87-87628-16-7.

Fakta & Myter

Bermuda Trekanten – og andre myter udkommer i SUFOI's bogserie **Fakta & Myter**. Bogserien behandler temaer, problemstillinger og oplevelser tilknyttet ufomyten. Det er ambitionen med **Fakta & Myter**, at hver titel bliver læserens jordbundne guide i en fascinerende, men forvirrende verden domineret af mystiske beretninger, konspirationsteorier og halve sandheder.

I religionsvidenskab og antropologi betegner en myte en religiøs fortælling, der forklarer noget om virkelighedens indretning. I almindelig tale er en myte fiktion. I bogserien **Fakta & Myter** bruges begrebet "ufomyte" om de beretninger, oplevelser og forestillinger, der knytter sig til begrebet ufo, og som udvikler sig over tid i samspil med fx historiske og kulturelle forhold. Selve ordet "ufo" opfattes som en samlebetegnelse for de mangeartede fænomener, der kan indgå i beretninger om usædvanlige himmelfænomener.

I **Fakta & Myter** er tidligere udgivet:



[Area 51](#), SUFOI 2013 (printbog 978-87-87628-98-3, e-bog 978-87-87628-04-4)

[Roswell](#), SUFOI 2013 (printbog 978-87-87628-03-7, e-bog 978-87-87628-07-5)

[Aliens](#), SUFOI 2013 (printbog 978-87-87628-05-1, e-bog 978-87-87628-08-2)

[Nærkontakt](#), SUFOI 2013 (printbog 978-87-87628-09-9, e-bog 978-87-87628-11-2)

[UFO-styrt](#), SUFOI 2014 (printbog 978-87-87628-12-9, e-bog 978-87-87628-13-6)

Printbøger kan bestilles på ufo.dk og e-bøger på saxo.com.



Indhold

Forord **4**

Vi har aldrig været alene **5**

Jordiske flyvende tallerkener **15**

Projekt Usynlighed **26**

Bermuda Trekanten – vinduet til universet **34**

Budskaber i markerne **52**

Blændværk **60**

Kvæg mishandlinger **71**

Mænd-i-sort **75**

Bøger **77**

www **81**

Register **84**

Bogens illustrationer **86**

SMAGSPRØVE

Forord

Mange emner, mysterier og fænomener er gennem tiden blevet en del af ufomyten eller betragtes som nært beslægtet med den. Der er opstået en rodekasse med alt muligt, som af mange antages ”at hænge sammen” i mystikkens verden.

Det drejer sig om fx astroarkæologi, nazisternes ”vidundervåben”, korncirkler, mænd-i-sort (Men In Black, MIB), kvægmishandlinger (cattle mutilations), Bermuda Trekanten, Philadelphia-Eksperimentet og efterretningsvæsners manipulation med ufoentusiaster. Indrømmet, nogle af temaerne er langt ude, men har ikke desto mindre en meget stor tiltrækningskraft og en voldsom udbredelse på nettet – og så rummer de faktisk en lille flig af sandheden skjult bag mystikkens og spekulationernes tåger.

Kapitlerne i *Bermuda Trekanten – og andre myter* har tidligere været publiceret i min bog *Projekt UFO – tro, løgne og kold krig* (SUFOI 2011), men er i nærværende udgivelse opdateret og visse tilfælde også kraftigt udvidet. Myter har det jo med at knopskyde og udvikle sig. Det gælder bl.a. historien om Flight 19. Om eftermiddagen den 5. december 1945 lettede fem Avenger torpedobombefly fra flådestationen i Fort Lauderdale i Florida for at flyve ud på det, som skulle have været en ganske almindelig, rutinemæssig øvelsesmission. Men noget gik rivende galt! Flight 19 vendte aldrig hjem. Træningsflyvningen skulle have varet 2 timer og 15 minutter, men fem timer efter take-off forsvandt piloternes stemmer i æteren for evigt. Hændelsen udløste en af de største eftersøgninger nogensinde i området med deltagelse af mange skibe og fly. Læs her i bogen om de nye oplysninger i det klassiske Bermuda Trekant-mysterium.

De enkelte kapitler i *Bermuda Trekanten – og andre myter* kan læses uafhængigt af hinanden. Som læser kan man selv gå på jagt inden for hvert emne, idet både litteraturliste og www-liste er opdelt kapitelvis.

Bermuda Trekanten – og andre myter udkommer også som e-bog, hvor man som læser får glæde af de mange links (vist med en understregning i teksten), der henviser til kilder og yderligere baggrundslæsning.

En stor tak til Minerva Bloom, museumskoordinator og webmaster for Naval Air Station Fort Lauderdale Museum, for de gode svar på mine spørgsmål vedr. Flight 19 og Bermuda Trekanten, og en lige så stor tak til Henrik Klinge Pedersen (for kortene side 44 og 61), Spectre Artwork Studio (for tegningen side 16 øverst), Ole Henningsen (for korncirkelfotos side 57-59), Bo Møller Hansen (for billedmanipulationerne side 60 og 73) samt Mette Friis-Mikkelsen og videnskab.dk (for kortet side 41).

Jeg hører meget gerne fra læserne, hvis der trods ihærdige forsøg på det modsatte skulle have sneget sig unøjagtigheder ind i teksten. Så vil der blive rettet op på fejl og mangler i kommende oplag/udgaver. Skriv i så fald til mig på info@sufoi.dk.

Kim Møller Hansen
august 2014

Blandt de mange Bermuda Trekant-forfattere skilte en enkelt sig markant ud i 1970'erne, nemlig Lawrence David Kusche (f. 1940), der ud over at være flyveinstruktør også var forskningsbibliotekar ved Arizona State University, da han i 1975 skrev bogen *The Bermuda Triangle Mystery – Solved* (Harper & Row 1975). Bogen ser særdeles kritisk og nøgternt på mysteriet. Kusche mener ikke, at man for at forklare de mange forsvundne skibe og fly behøver at opfinde "teorier", der omfatter besøgende fra andre verdener og tidsforskydninger eller porte til andre dimensioner i tid og rum. I mange tilfælde påviser Kusche i bogen, at der ikke er hold i de oplysninger, som Bermuda Trekant-forfatterne – ikke mindst Charles Berlitz – har markedsført gennem årene. Mange mystiske forlis er hverken gådefulde eller "spørløse", men har efterladt vragester, er sket i meget dårligt vejr eller i et farvand langt fra Bermuda Trekanten. For eksempel forsvandt det tyske skib Freya i 1902, og i marts 1950 forsvandt et stort, amerikansk fly. Disse to hændelser nævnes ofte i forbindelse med Bermuda Trekanten, men ingen af dem har noget med Bermuda Trekanten at gøre. Skibet forsvandt i Stillehavet, og flyet forsvandt ved Irland. Det er også nogle gange så som så med det "spørløse", fx skulle et stort fragtskib med en besætning på 39 mand være forsvundet "i den blå luft". Skibet blev faktisk fundet på lavt vand efter to uger. Let antændelige væsker var eksploderet i lastrummet og havde sønderrevet skibet.

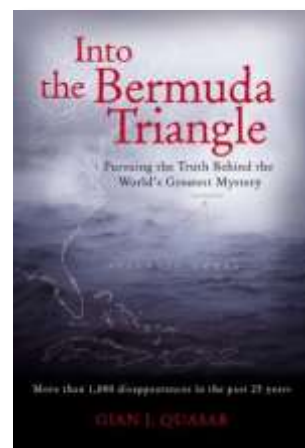
Lawrence David Kusche har undersøgt omkring 60 skibs- og flyforlis, men til Bermuda Trekant-tilhængernes store tilfredshed har han ikke kunnet forklare dem alle. Så i deres optik lever mysteriet stadig.

Stadig mystik i Bermuda Trekanten?

I de seneste mange år har der udgivelses- og mediemæssigt været stille omkring det farlige hav, bortset fra en teori i ny og næ om årsagen til de gådefulde forlis. Nye mediehistorier om dramatiske og gådefulde forsvindinger har det været sparsomt med. Så er mysteriet dødt? Nej, på ingen måde, slet ikke hvis man skal tro Gian J. Quasar, der i 2003 udgav bogen *Into the Bermuda Triangle* (International Marine/McGraw-Hill 2005).

Ifølge Quasar er mere end 1.000 skibe og fly forsvundet i de seneste 25 år! Alene i 1978-79 forsvandt 18 fly på mystisk vis, men kun 2-3 hændelser blev omtalt i amerikanske aviser. Og hændelserne skulle være lige så gådefulde som i trekantens gyldne tid, men da der ofte er tale om mindre både og fly, som "bare" er væk, og ikke dramatiske forlis, nedstyrtninger etc. med mange døde og kvæstede, finder historierne ikke vej til medierne. De registreres hos National Transportation Safety Board (NTSB) i Washington, D.C., og her afslører statistikkerne:

- 1964-1974: 37 fly forsvundet
- 1975-1984: 41 fly forsvundet
- 1985-1994: 32 fly forsvundet
- 1995-2003: 20 fly forsvundet



I gennemsnit forsvinder der ifølge NTSB's statistikker fire fly årligt, og nogle af hændelserne er virkelig hårrejsende. Der er ifølge Quasar eksempler på, at to fly er fløjet med få kilometers afstand, hvorefter det ene pludselig er forsvundet. Eller at folk i en lufthavn har set et fly lægge an til landing, og flyvekontrollen har haft radiokontakt med piloten, men at flyet aldrig er landet!

I 2000 forsvandt 130 både/skibe spørløst, og Gian J. Quasar siger, at det gennemsnitlige tal er 20-30 spørløst forsvundne skibe pr. år. Quasar: "... selv hvis vi kunne finde hvert eneste forsvundne skib og fly, har vi ikke løst mysteriet, for mysteriet handler ikke om hvor, men hvorfor og hvordan..."

Quasar mener ikke, at vi bliver så meget klogere af at læse de mange (ofte spændende) hændelsesforløb, bortset fra en forståelse af, at de kræfter, der åbenbart er på spil, rammer tilfældigt,

pludseligt uden varsel og under mystiske omstændigheder. Mere interessant er det at læse beretningerne fra de mennesker, som har oplevet mystiske fænomener i Bermuda Trekanten og mod alle odds har overlevet og været i stand til at give en førstehåndsbeskrivelse. En af de disse historier bringes i Quasars bog og handler om Bruce Gernon, der passerede Andros Island i sin Beechcraft Bonanza A36 på vej mod Bimini den 4. december 1970, da han oplevede et mærkeligt meteorologisk fænomen, som han kalder en "elektronisk tåge".



Bruce Gernon havde sin mystiske oplevelse i 1970, mens han fløj i et fly magen til denne Beechcraft A36 Bonanza fotograferet på Meadows Field, Bakersfield, Californien.

Gernon var lettet midt på eftermiddagen fra Andros Island, da han sammen med sin far, Bruce Gernon Senior, og arbejdskollegaen Gus Lafayette så en linseformet sky hænge meget lavt over havet – kun omkring 150 m over

havoverfladen. Da de fortsatte deres stigning (ca. 300 m i minuttet), skiftede den linseformede sky udseende til en kæmpe stor cumulus sky, som så ud til at stige med samme hastighed som flyet. I løbet af få minutter var flyet indhyllet af skyen, indtil flyet var kommet op i klar himmel i 3.500 meters højde. Bag dem var skyen vokset og havde ændret form til en halvcirkel.

Kort efter bemærkede de en sky, som blev dannet ved havoverfladen, akkurat som den sky de havde bag sig, men i dette tilfælde strakte den sig op i omkring 18.000 meters højde. Gernon besluttede at flyve uden om den. Inden længe havde skyen krummet sig omkring dem mod øst. Skyen havde dannet en gigantisk doughnut, som helt omsluttede dem. Skyen var for høj til, at flyet kunne flyve over den, og det var umuligt at flyve under den. Den doughnut-formede sky omkransede dem stadig, indtil den nu kun havde en indvendig diameter på 5-8 km. Skarpe, hvide lyn glimtede på skyens inderside, og den blev mørkere og mørkere.

Gernon opdagede en stor U-formet åbning i den vestlige side af doughnut-skyen. Han var tvunget til at forsøge at flyve ud gennem åbningen til det, som viste sig at være en perfekt, horisontal tunnel, halvanden kilometer bred og mere end 15 km lang. På den anden side kunne han se den klare, blå himmel.

Tunnelen skrumpede hurtigt ind, og Gernon gav motoren gas, så hastigheden nåede op på 370 km/t. Nu var tunnelen kun 60 m i diameter. Lyset fra eftermiddagssolen skinnede gennem udgangshullet og frembragte en silkeagtig, hvid glød på siderne. Siderne var perfekt runde og trak sig langsomt sammen. Hele vejen rundt var der små totter af skyer i en grålig farve. Skyerne hvirvlede mod uret rundt om flyet.

Gernon fortæller:

"Vi befandt os kun 20 sekunder i skyen, inden vi slap ud af den. I omkring fem sekunder havde jeg en underlig følelse af at være vægtløs. Da jeg kiggede bagud, snappede jeg efter vejret, da jeg så tunnellenes vægge falde sammen til en smal spalte, som langsomt roterede med uret. Alle vores elektroniske og magnetiske navigationsinstrumenter var ude af drift. Kompassnålen drejede rundt og rundt, selv om flyet fløj lige fremad ... I stedet for som ventet at se den blå himmel var alt indhyllet i en mørk, gråhvid dis. Sigbarheden så ikke ud til at være mere end tre km. Vi kunne nu hverken se havet, horisonten eller himlen. Luften var meget rolig, og der var hverken lyn eller regn. Jeg vil kalde dette for en 'elektronisk tåge', da det så ud, som om det var det, der forstyrrede vores instrumenter ... Vi var i den elektroniske tåge i tre minutter, da flyvekontrollen over radioen fortalte os, at han havde identificeret et fly lige over Miami Beach med kurs mod vest. Jeg så på mit ur og opdagede, at vi havde fløjet i mindre end 34 minutter. Vi kunne ikke være nået til Miami Beach – vi skulle nærme os Bimini-øerne. Jeg fortalte flyvelederen, at han måtte have identificeret et andet fly, og at vi var omtrent 140 km sydvest for Miami og stadig på udkig efter

Bimini ... Pludselig begyndte tågen at dele sig ... Lange vandrette linjer dukkede op i tågen på begge sider af os. Linjerne bredte sig i 6 eller 8 km lange sprækker. Vi kunne se den blå himmel gennem sprækkerne. Sprækkerne fortsatte med at udvide sig og samle sig. I løbet af otte sekunder var alle sprækker samlet i én, og den grå tåge forsvandt. Det eneste, jeg kunne se, var en skinnende blå himmel ... Så fik jeg øje på revene ud for Miami Beach lige under mig."

Gernon havde kun fløjet i 47 minutter. Alligevel måtte han have fløjet mindst 400 km. Han kunne på ingen måde flyve så hurtigt i det pågældende fly. Det hurtigste, han tidligere havde tilbagelagt ruten fra Andros Island til Palm Beach, var 75 minutter.



Bruce Gernon har beskrevet sin oplevelse i bogen *The Fog – A Never Before Published Theory of the Bermuda Triangle Phenomenon*. Han mener, at det fænomen, han mødte første gang den 4. december 1970, var et nyt "geo-meteorologisk" fænomen, som han kalder "elektronisk tåge". Han tror, at "tågen er skabt af elektromagnetisk energi frigivet af Jorden gennem havet og op i atmosfæren". Tågen kan være gråhvid, gullig eller grå og om natten se ud til at gløde. Tågen kan "klæbe" sig til fly eller skibe og følge disse og på denne måde se ud til at være kolossal i udbredelse. Tågen forstyrrer elektronisk udstyr, skaber hallucinationer og forvirrer menneskers orienteringssans, ligesom den forårsager "huller i tiden" og "tidsspring". Hverken i bogen eller på hjemmesiden [Bruce Gernon's Electronic Fog](#) finder man videnskabelige forklaringer, som understøtter hans pseudo-videnskabelige hypotese om en elektronisk tåge, der kan ligge bag oplevelsen.

Hjemmesiden indeholder reklame for bogen og videoklip fra Gernons medvirken i utallige tv-udsendelser. Bogen er en kalejdoskopisk gennemgang af Bermuda Trekantens historie med afstikkere til Atlantis og Area 51. I bogen bringes den pudsige oplysning, at "danske videnskabsmænd" har opdaget, at Jordens magnetfelt aftager hurtigere i lige præcis Bermuda Trekanten end andre steder i verden, og at de magnetiske uregelmæssigheder i området – som ifølge Gernon sammen med havet forårsager den "elektroniske tåge" – skyldes voldsomme udsving i Jordens jernkerne dybt under Bermuda Trekanten. Hvem disse "danske videnskabsmænd" er, afslører Gernon ikke, og bogens litteraturliste er desværre heller ingen hjælp.

I en artikelserie om Bermuda Trekanten på [videnskab.dk](#) udtaler Jürgen Matzka, seniorforsker ved DTU Space' Afdeling for Geomagnetisme: "Der er ikke noget særligt ved magnetfelterne i det område. Der sker ingen voldsomme ting, og der er ingen steder, hvor magnetfeltet pludselig ændrer sig fra nord til syd eller sådan noget."

Gernons eneste "dokumentation" for, at den "elektroniske tåge" eksisterer, er, at andre personer tilsyneladende har oplevet noget tilsvarende, dvs. uforklarlig tåge og elektromagnetiske uregelmæssigheder. Selv har han sammen med hustruen, Lynn, i februar 1996 haft endnu en oplevelse med elektronisk tåge under en flyvetur i Bimini-området. Oplevelserne med tågen har givet Gernon synske evner. Han har ifølge udsagnene i sin bog bl.a. været i stand til at forudse egne og andres ufooplevelser.

Mange forholder sig forståeligt nok skeptiske til Gernons fortolkning af sin mystiske oplevelse fra 1970 og undrer sig bl.a. over, hvorfor Gernon aldrig har fremlagt sin logbog for flyvningen eller optegnelser fra de to flyvepladser, han fløj imellem, så de uforklarlige spring i tid og sted kunne dokumenteres. Tilbagelagde han virkelig afstanden mellem Andros Island og Palm Beach på kun 47 minutter?

Det rene gas?

I 1988 blev jeg kontaktet af C.C. Brunckhorst – på daværende tidspunkt en pensioneret, ældre herre, der tidligere havde arbejdet som videnskabsjournalist – størstedelen af tiden i Norge. Brunckhorst havde en ide om, hvad der måske kunne forklare de mange forlis i Bermuda Trekanten:

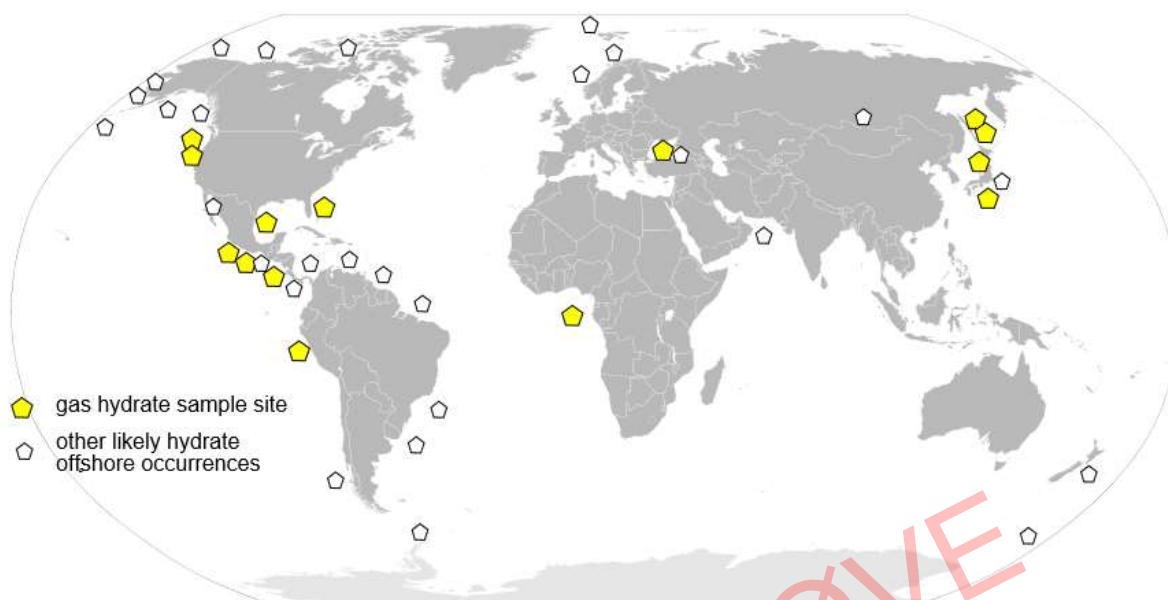
”En mulighed, som forekommer sandsynlig, er udslip af mere eller mindre let antændelig naturgas, som i tilstrækkelige kvanta kan få havvand til helt eller delvis at miste sin bæreevne (boble/gaslomme-dannelse), hvorved skibe kan synke eller komme til at ligge for lavt i vandet. Fænomenet er kendt fra offshoreboreplatforme, hvor ukontrolleret gasudslip har fået flydende boreplatforme til næsten at kæntré. Endvidere kan letantændelige gaslag på havoverfladen bringes til eksplosion af skibsmotorers hede forbrændingsudstødning. Det samme fænomen kan være forklaring på forsvundne fly, som flyver ind i en tilstrækkelig tæt gassky, der antændes af motorudstødningen.”

Brunckhorsts ide støttes af mange observationer og fotografier i Bermuda Trekanten af de såkaldte ”hvide vande”, dvs. lysende, hvide områder, ofte i striber, som minder om brus i en rystet sodavand eller som kogende vand.

I slutningen af 1990’erne nåede gasteorien til medieerne, da det populærvideenskabelige tidsskrift *Illustreret Videnskab* samt en række dagblade kunne berette om forskere, der mener, at udslip af metanhydrat – koncentreret metangas – kan forklare mange hændelser i det farlige farvand. I Bermuda Trekanten findes nogle af de største havdybder i verden. I tusindvis af år har vandet skabt et enormt tryk, mens metangassen har presset på nedefra. Det store tryk og den lave temperatur har skabt et lag af metanhydrater, der består af sammenpresset is og metangas.

Metanhydrater findes mange andre steder i verden, men i Bermuda Trekanten tyder målinger på, at metanhydraterne danner et tykt lag flere hundrede meter under den rigtige havbund. Store havbundsskred kan rive hul på metanhydratlaget i kontinentalsoklens skrænter, så både den underliggende metangas og metanhydraterne hvirvler op mod havoverfladen. Det er en særdeles voldsom proces, da der frigives kolossale mængder energi. En liter metanhydrat bliver til 167 liter gas, og det sker lynhurtigt. Vandet vil se ud, som om det koger, og miste sin bæreevne, og et skib vil lynhurtigt miste evne til at flyde – næsten som om det befandt sig i en slags elevatorskakt.

De fleste metangaslommer ligger i havet ud for kysterne, men der findes også lommer indefrosset i Ruslands og Nordamerikas permafrostområder. Det ville hjælpe gevaldigt på Jordens energiressourcer, hvis gassen kunne udnyttes som energikilde, men det meste af gassen er bundet sammen med isen i metanhydrater, som ikke lige kan pumpes op.



Ifølge *Politiken* (11. januar 1998) har den britiske havbundsforsker Julian Pearce fra Durham University stået i spidsen for den første internationale kortlægning af metanhydraterne i Bermuda Trekanten, og han citeres for at have sagt: ”At slippe denne gas løs er som at ryste en gigantisk dåse sodavand. En

dødbringende sodavand, også for luftfartøjer. Hvis der blot er over fem procent metangas i luften, vil en usynlig gassky være et eksplosivt sted for varme flymotorer. Og efter en eksplosion ville flystumperne hurtigt gå til bunds i det lette, gasfyldte vand.”

Teorien mødes dog også af kritiske røster. Deborah Hutchinson fra USA's institut for geologiske undersøgelser har udtalt: ”Jeg tror ikke, at teorien er realistisk. Efterhånden som gassen bevæger sig tre kilometer op gennem vandet, vil strømmen sprede den over så stort et område, at den næppe kan have nogen effekt på skibe.”

Også fra dansk side møder metangas-teorien seriøs modstand. På Aalborg Universitet har lektor Morten Lauge Pedersen mange gange lavet laboratorieforsøg med metangas, der stiger op gennem et rør, fyldt med vand, mod et objekt i toppen. Han har endnu ikke oplevet, at boblerne har fået objektet til at synke. I juni 2014 udtalte han til videnskab.dk: ”Den forklaring, jeg har set på fænomenet i Bermuda-trekanten, er, at boblerne skulle samle sig under skibene, så de mister opdrift. Det er en spændende forklaring, men den er ikke særligt realistisk. Metangasbobler samler sig ikke under objekter. De flyder udenom og op over dem. Så medmindre man designer skibe med omvendt skrog, så skibene alligevel ikke kan sejle, så vil boblerne ikke samle sig nedenunder.”

Kan metangas fra havbunden stige videre op i atmosfæren og få fly til at bryde i brand? Det spørgsmål besvares kontant og afvisende af professor Bo Barker Jørgensen, der til daglig forsker i gasdannelse i havbunden ved Center For Geomikrobiologi ved Aarhus Universitet: ”Det ville være totalt umuligt. Det kan slet ikke lade sig gøre. Så store mængder metan kan ikke pludselig slippe ud af havbunden, og hvis de gør, bliver de spredt ud i atmosfæren og blandet med luft, inden de når flere kilometer op i luften, hvor det vil være fortyndet til ingenting. Det er en skrøne, fremsat af nogen, som ikke forstår sig på fysiske sammenhænge.”



Det farligste område i verden, når man ser på skibulykker og -forsvindinger ("hændelser"), er Det Sydkinesiske Hav – i øvrigt samme sted, hvor man mistede radiokontakten med Malaysia Airlines Flight 370 i marts 2014. Denne ulykkesstatistik fra Southampton Solent University dækker dog kun skibe og i perioden 1999-2011. Tallet 59 ser ud til at ligge rimeligt tæt på Bermuda Trekanten, men dækker over hændelser i Panama-kanalen, 1.900 km syd for Bermuda Trekanten.

Et ægte spøgelseskib i Bermuda Trekanten

I juli 1997 fandt folkene om bord på det engelske flådefartøj HMS London den tyske båd Ruth, som drev rundt i Bermuda Trekanten uden mandskab og så ud, som om den kun havde været forladt i et par dage. Båden var uskadt, og på bordet i kahytten lå en bog. Kommandøren på HMS London fortalte senere, at da køleskabet blev åbnet, gik det op for ham, at båden havde været til havs i lang tid. Den rådne stank af kød og andre fordærvede madvarer bølgede ud mod søfolkene.

Flådefartøjet tog Ruth på slæb og sejlede mod Puerto Rico. Det vidste sig, at båden tilhørte et tysk ægtepar, og i en periode frygtede myndighederne det værste. Men bådens ejere, Ralf og Britta Schilling, blev fundet i hjemmet nær Düsseldorf. De havde ti måneder tidligere været på De kanariske Øer og troede, at båden var blevet stjålet. Men fortøjningen havde formentlig ikke været god nok, og Ruth var drevet til havs og havde i løbet af de næste par måneder krydset Atlanten og forvandlet sig til et spøgelseskib i Bermuda Trekanten.

Flight 19

Den mest berømte historie i tilknytning til Bermuda Trekanten handler om Flight 19 – fem fly som forsvandt sporløst den 5. december 1945. Mysteriet om Flight 19 begyndte ganske rigtigt i det område, som populært benævnes Bermuda Trekanten, men alt tyder på, at mysteriet sluttede et helt andet sted. Begivenhederne udløste en af de største eftersøgninger nogensinde i området med deltagelse af 30 skibe og 242 fly – heraf 70 Avengers – der forgæves forsøgte at finde seks fly og 27 besætningsmedlemmer.

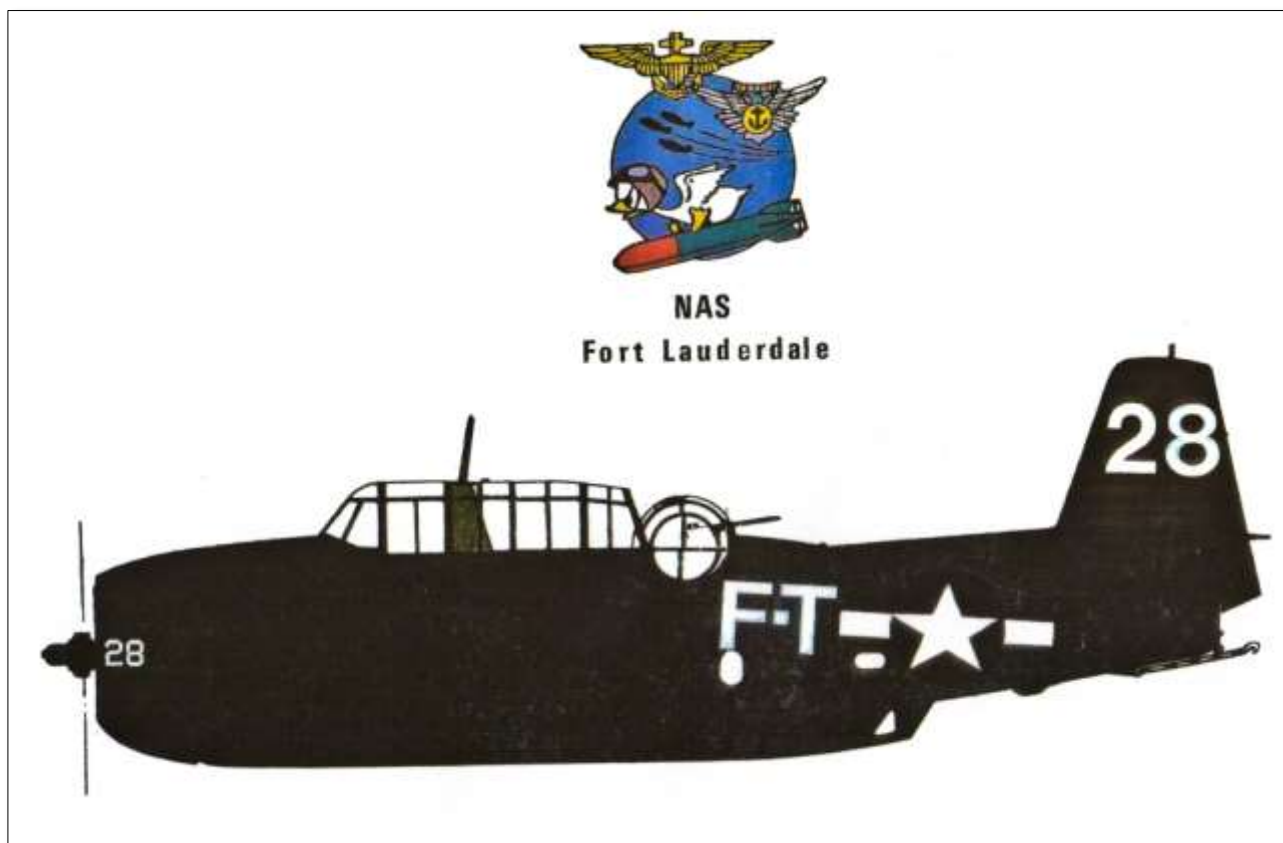
Begivenhedsforløbet i det følgende bygger bl.a. på dokumenter stillet til rådighed af Naval Air Station Fort Lauderdale Museum og to anbefalelsesværdige bøger: Gian J. Quasars: *They Flew Into Oblivion* (Brodwyn-Moor & Doane 2013) og Jon F. Myhres: *Discovery of Flight 19. A 30-Year Search for the Lost Patrol In the Bermuda Triangle* (The Paragon Agency 2012).

Onsdag den 5. december 1945 kl. 14.08 lettede fem Grumman Avenger torpedobombefly fra flådestationen i Fort Lauderdale i Florida for at flyve ud på det, som skulle have været en ganske almindelig, rutinemæssig øvelsesmission, der var planlagt til at vare 2 timer og 15 minutter.

Flight 19 blev anført af den erfarne løjtnant Charles Carroll Taylor, som havde 2.509 flyvetimer bag sig, heraf 616 timer i Avengers, 273 timer udstationeret på hangarskibe samt 61 timers kamperfaring under Anden verdenskrig i Stillehavet. I de fire andre fly sad der elever i pilotsædet. De fire elever var uddannet som piloter i hæren og skulle nu omskoles på Naval Air Station (NAS) Fort Lauderdale for efterfølgende at kunne flyve i flådens tjeneste og blive udstationeret på et hangarskib. Piloterne havde i gennemsnit 350-400 flyvetimer. Heraf 65 timer i Avengers og mange flyvninger i området omkring Fort Lauderdale. De havde alle – bortset fra Charles Taylor, som tidligere havde været udstationeret i Miami – adskillige gange fløjet den rute, som var på programmet den 5. december 1945, og havde i øvrigt trænet krisesituationer, fx nødlanding på havet, og hvad man gør i tilfælde af at være faret vild. Taylor havde under krigshandlinger klaret at nødlande tre gange med en Avenger i havet.

En Avenger har en besætning på i alt tre mand: en pilot, en radiomand og en skytte. På den skæbnesvangre dag manglede man en radiomand (som var fritaget for tjeneste), så der var 14 i stedet for 15 besætningsmedlemmer. Femogtyve minutter før Flight 19 lettede, var Flight 18 gået i luften for at gennemføre en øvelsesflyvning, som den Flight 19 skulle ud på. Der var i det hele taget mange Avengers i luften på denne travle dag.





En Avenger var et torpedobombefly, som første gang kom i kamp under Slaget om Midway i juni 1942. Der blev produceret næsten 10.000 eksemplarer af flyet i mange forskellige versioner, og flytypen var i aktiv tjeneste helt frem til juli 1960.

NAS Fort Lauderdale anvendte i 1945 en trekant rute til en af navigationsøvelserne. Formålet var at træne piloterne i at finde deres mål på baggrund af vindretninger, tilbagelagt flyvetid, bølgenes retning, landkending m.m. Hver side i trekant ruten blev kaldt et "ben". Flight 19 skulle flyve i 1.000 fods højde 96 km ud over havet mod øst til Chicken & Hen Shoals (med en af piloteleverne som vejviser), hvor der skulle foretages en øvelsesbombning nær et gammelt skibsvrag. Denne del af øvelsen skulle tage 20 minutter. Herefter ville de fem fly fortsætte østpå endnu 124 km (under en ny pilotelevs kommando) til Great Stirrup Cay og her ændre kurs mod nordvest (under en ny pilotelevs ledelse), flyve 135 km og dermed passere Grand Bahama Island for til sidst ud for Great Sale Cay at svinge mod sydvest og under ledelse af den fjerde og sidste pilotelev returnere til Fort Lauderdale ved at flyve de sidste 230 km (se den stiplede trekant på kortet side 44).

Som ansvarlig leder for øvelsesflyvningen var det Taylors opgave at holde sig bag de fire pilotelever og vurdere deres navigationsevner. Hvis blot én af dem missede et af de ellers meget tydelige landkendingsmærker, ville hele patruljen dumpe og få en anmærkning. Men flyvningen blev betragtet som rutinemæssig, og man anså det for usandsynligt, at nogen kunne lave en navigationsfejl, uden at de øvrige ville opdage det og reagere. Vindretning og hastighed var fastslået for hele turen, og piloteleverne var stedkendte, så intet tydede på, at denne flyvning skulle blive anderledes end alle tidligere. Alligevel gik noget frygteligt galt i dette område, hvor vejret i begyndelsen så ud til at være fint, og hvor de 700 større og mindre øer gav masser af pejlemærker at navigere efter.