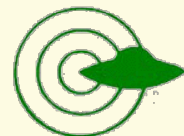


# Skandinavisk UFO Information

Danmarks UFO Forening



[FAQ](#) [Sådan kan du hjælpe](#) [Kontakt](#) [Presserum](#) [Om ufo.dk](#) [Om SUFOI](#) [Persondatapolitik](#) [Kolofon](#)

[Observationer](#) [Himlens fænomener mv.](#) [UFO-Mail](#) [Artikelarkiv](#) [Online bøger](#) [Butik](#) [Undervisning](#) [Links](#)

[Forside](#) > [UFO-Mail](#) > [UFO-Mail 2018](#) > UFO-Mail nr. 267

## UFO-Mail nr. 267

6. august 2018

### Oprydningssalg

Vi har ryddet op i gemmerne og fundet adskillige årgange af UFO-Nyt, som de hurtige kan købe til en uhørt lav pris.

**Kun kr. 29 pr. årgang.**

Hver årgang er på fire numre (i alt 96 sider).

Det drejer sig om følgende årgange, som sælges til **kr. 29 pr. årgang**, så længe lager haves:

**Årgang 2002, 2003, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 og 2010.**

Når du køber en årgang, får du et gratis eksemplar med af det allersidste nummer af UFO-Nyt, nemlig **UFO-Nyt 2010 nr. 4.**

UFO-Nyt årgangene bestilles i [SUFOI's Butik](#).



### Mysteriet om Flight 19

Om eftermiddagen den 5. december 1945 lettede fem torpedobombefly fra

**flådestationen i Fort Lauderdale i Florida for at flyve ud på det, som skulle have været en ganske almindelig, rutinemæssig træning. Men noget gik rivende galt. Flight 19 vendte aldrig hjem. Flyvningen skulle have været lidt over to timer, men fem timer efter take-off forsvandt piloternes stemmer i æteren for evigt.**

Af Kim Møller Hansen

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.



Illustration: „The Lost Squadron“ af Bob Jenny / [NASFL Museum](http://www.nasflmuseum.com)

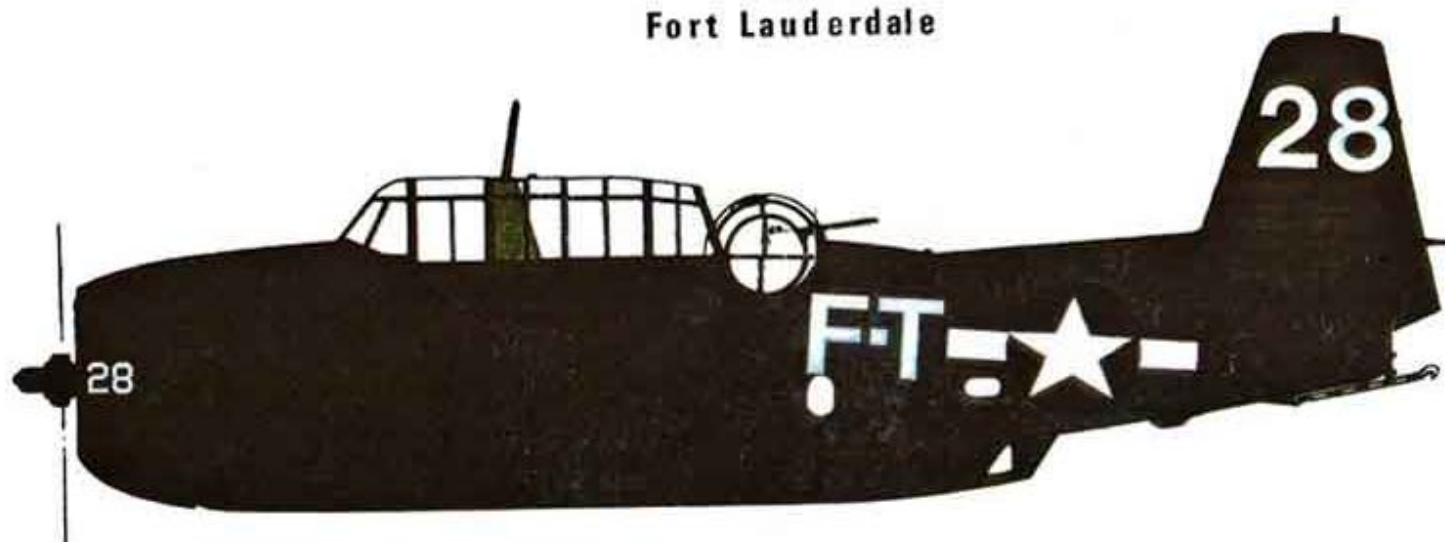


Begivenhedsforløbet i det følgende bygger bl.a. på dokumenter stillet til rådighed af [Naval Air Station Fort Lauderdale Museum](http://www.nasflmuseum.com) og to anbefalelsesværdige bøger: Gian J. Quasars: *They Flew Into Oblivion* (Brodwyn-Moor & Doane 2013) og Jon F. Myhres: *Discovery of Flight 19. 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.



NAS  
Fort Lauderdale



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.

Foto: [www.nasflmuseum.com](http://www.nasflmuseum.com)

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.



Kort: Henrik Klinge Pedersen/SUFOI Picture Library

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.

Et Avenger-fly 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.

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 pilotelævs kommando) til Great Stirrup Cay og her ændre kurs mod nordvest (under en ny pilotelævs 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 pilotelæv returnere til Fort Lauderdale ved at flyve de sidste 230 km (se den stiplede trekant på kortet).

Som ansvarlig leder for øvelsesflyvningen var det Taylors opgave at holde sig bag de fire pilotelever og vurdere deres navigationsevner. Hvis blot én af





**En Avenger var det største enmotorede fly under Anden Verdenskrig. På billedet fra 1942/43 har en U.S. Navy TBF-1 Avenger netop sendt en torpedo afsted.**

Foto: U.S. Navy

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.

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,



**Naval Air Station Fort Lauderdale blev lukket som flådebase i 1946 og hedder i dag Fort Lauderdale-Hollywood International Airport.**

Foto: [www.nasflmuseum.com](http://www.nasflmuseum.com)

Øvelsesbombningen blev afsluttet kl. 14.40, hvorefter turen gik videre mod Great Stirrup Cay, hvor næste „ben“ skulle indledes. Omkring kl. 15.40 skulle de kunne se Grand Bahama foran dem. Det er en af de største øer i området og umulig at overse. Omkring dette tidspunkt opsnappede en anden flyveinstruktør løjtnant Robert Fort Cox i FT-74, der befandt sig i en Avenger ud for Fort Lauderdale (se A på kortet), brudstykker af en samtale mellem Taylor (FT-28) og en af piloteleverne. En stemme sagde til en person ved navn Powers:

*„Powers, hvad viser dit kompas? Powers? Hvad viser dit kompas?“*

Powers svarede, men Cox kunne ikke høre svaret.

Taylor svarede: „Jeg ved ikke, hvor vi er. Vi må være faret vild efter den seneste kursændring.“ (Taylor overtog ansvaret for navigationen kort efter, at flyene havde passeret Great Stirrup Cay).

Flight 19 befandt sig på dette tidspunkt formentlig vest for Grand Bahama (se pkt. B på kortet).

Løjtnant Cox kontaktede kontroltårnet i Fort Lauderdale og gjorde opmærksom på, at nogen så ud til at være faret vild. Cox forsøgte forgæves at komme i kontakt med Taylor. Han kunne dog høre samtaler piloterne imellem, og hørte tydeligt Taylor sige:

*„Har nogen af jer et forslag? ... Jeg tror, at vi befinder os over ,the Keys’“*

Det lykkedes løjtnant Cox at få kontakt med Taylor og bryde ind i samtalen: „Dette er FT-74. Fly eller skib, som kalder ,Powers', vær venlig at identificere dig.“

Efter endnu et forsøg kom svaret fra en mand, der identificerede sig som FT-28 (Taylor). Cox spurgte: „FT-28, dette er FT-74. Hvad er dit problem?“

Taylor svarede: „Begge mine kompasser er defekte, og jeg prøver at finde Fort Lauderdale, Florida. Jeg befinder mig over land, men det er opdelt i mindre dele [det har højst sandsynligt været rækken af øer, som slutter nordpå ved Walker's Cay, se C på kortet. Klokkeren 16.25 passerede Flight 19 Walker's Cay. Det var sidste gang, at piloterne havde landkending]. Jeg er sikker på, at jeg befinder mig ved the Keys [Key West], men ikke hvor langt ude, og jeg ved ikke, hvordan jeg kommer til Fort Lauderdale.“

Løjtnant Cox gav Taylor instruktion om, hvordan Flight 19 skulle finde tilbage til Fort Lauderdale, hvis flyene virkelig befandt sig over the Keys. Cox forsøgte også flere gange i løbet af dagen at få sendt et fly ud til Flight 19, så det kunne vise vej for de fortabte piloter. Men Cox' anmodning blev afvist af flyveledelsen - også da han efter at være landet havde foreslået, at han kunne flyve ud og hente Flight 19 hjem.

I løbet af eftermiddagen var der med mellemrum radiokommunikation mellem flere flybaser langs Floridas kyst og Flight 19, men radiokommunikationen var for det meste meget svag, usammenhængende og stærkt forstyrret af statisk støj og radioudsendelser fra Cuba, hvilket ikke var unormalt.

Taylor blev på et tidspunkt bedt om at skifte radiofrekvens, hvortil han svarede: „Jeg kan ikke skifte frekvens. Jeg må holde mine fly samlet.“

Ved 17-tiden afslørede radiotransmissionen en samtale mellem to af piloteleverne, hvor der bl.a. blev sagt: „Fandens, hvis vi bare kunne flyve mod vest, ville vi komme hjem. Mod vest, for helvede!“

Under den senere efterforskning blev det drøftet, hvorfor eleverne ikke bare var fløjet mod vest på egen hånd. Årsagen blev tilskrevet den militære disciplin.

Ved øvelsesflyvningens start havde vejret været glimrende med god sigtbarhed, men som tiden gik, blev vejrforholdene stadig dårligere, og piloterne mistede enhver form for landkending.

Solen gik ned kl. 17.26. To minutter forinden hørte man Taylor sige: „Alle fly i tæt formation ... når det første fly har under 10 gallons brændstof tilbage, nødlander vi samlet.“

På dette tidspunkt befandt Flight 19 sig nord for Bahama-øerne og langt fra Floridas kyst. Det var blæst kraftigt op, og bølgerne var meterhøje på Atlanterhavet, hvilket blev bekræftet af mange flåde fartøjer i farvandet. Der blev sendt eftersøgningsfly mod den position, man havde pejlet sig frem til.

Et af eftersøgningsflyene, en PBM Martin Mariner fra flåden, forsvandt pludseligt med en besætning på 13 mand. Det blev senere oplyst, at der fra skibe i området var observeret en ildkugle i luften, ligesom flyet var forsvundet fra radaren på et flåde fartøj. Der blev ikke efterfølgende fundet vragester fra flyet, som ifølge myndighederne eksploderede i luften. Flytypen havde et kompliceret brændstofsyste, hvilket havde givet det øgenavnet den „flyvende benzinbombe“ og gennem tiden forårsaget mange ulykker.



**To PBM Martin Mariners blev sat ind i eftersøgningen af Flight 19. Det ene fly, PBM Training 49, lettede fra NAS Banana River kl. 19.27. Tre minutter senere kom der en kort radiobesked fra flyet, hvorefter man mistede kontakten til det. Kl. 19.50 modtog kystvagten en radiomelding fra fragtskibet SS Gaines Mills, hvor søfolk havde observeret en ildkugle i luften og efterfølgende var sejlet igennem en oliepøl.**

Foto: U.S. Navy

Klokken 19.04 opfangede man den sidste radiokommunikation mellem de fem fly, hvor FT-3 kaldte FT-28 uden at få svar. Derefter var der total tavshed.

Fly fra de syv flådestationer langs Floridas østkyst, transportfly og rutefly gennemsgte området hele natten og den følgende dag, men Flight 19 var forsvundet. Piloterne om bord på eftersøgningsflyene var enige om, at havet var alt for oprørt til, at man kunne slippe levende fra en nødlanding på det. Al eftersøgning med fly og skibe blev indstillet om aftenen den 10. december.

Nogle måneder senere var flådens 500 sider lange rapport om hændelsen klar. „Board of Investigation into the five missing TBM airplanes and one PBM airplane convened by Naval Air Advanced Training Command, NAS Jacksonville, Florida, 7 December 1945, and related correspondence“ var udarbejdet af fire erfarne flådeofficerer udpeget af kaptajn Albert K. Morehouse, chef for NAS Miami.

Rapporten slog fast, at et sammenfald af uheldige omstændigheder var årsag til de fem flys forsvinden. På grund af Taylors desorientering, svigtende radiotransmission, Taylors afvisning af at slå over på nødradiofrekvensen, fejl i kompasserne på Taylors fly, mørkets frembrud og det stadigt dårligere vejr, for piloterne vild og blev ved med at flyve mod nordøst for til sidst at løbe tør for brændstof og nødlande på det oprørte hav. Af en eller anden grund troede Taylor, at flyene lige fra begyndelsen var fløjet mod syd ved Key West i stedet for østover. Denne fejltagelse var afgørende for hans beslutninger resten af turen.

Forfatteren Gian J. Quasar har i bogen *They Flew Into Oblivion* forsøgt at rekonstruere de dramatiske begivenheder. Kortet viser den kurs, som Quasar mener, at Flight 19 fulgte, indtil de fem fly forsvandt i Okefenokee-sumpen på grænsen mellem Georgia og Florida.

Sumpen er meget ugæstfri med bundløst hængedynd, giftige dyr af enhver slags og alligatorer i tusindvis. En nødlanding i bælgmørke i Okefenokee fører hurtigt til den visse død. Vandet er desuden syreholdigt, så eventuelle vragester fra flyene ville under alle omstændigheder være opløste og umulige at finde i dag.

Andre efterforskere mener, at flyene måske nåede frem til Everglades og nødlandede dér. Hvad får så Quasar til at foreslå Okefenokee-sumpen? Han bygger bl.a. sin hypotese på en radarobservation gjort på hangarskibet USS



Solomons. Flådefartøjet lå i det område, hvor en radiopejling sidst havde angivet flyenes position. Kl. 19.00 kom der følgende melding fra skibets radaroperatør „4 til 6 fly i 4.000 fods højde“ i nærheden af Flagler Beach. Disse fly blev aldrig identificeret, men Quasar mener, at det var de fem Avengers, som krydsede kystlinjen for kort efter at nødlande i Okefenokee-sumpen.



**Radaren på hangarskibet USS Solomons opfangede 4-6 uidentificerede fly kl. 19 ved Flagler Beach. Måske Flight 19?**

Foto: U.S. Navy

Flight 19 blev udødeliggjort i Spielbergs science fiction-film *Nærkontakt af Tredie Grad*, hvor man i slutscenen ser Avenger-piloterne forlade moderrumskibet sammen med andre bortførte, og i en tidligere scene ser man de forsvundne fly, som er blevet fundet uskadte i en ørken.

At flyene aldrig er fundet, har naturligvis også fået skattejægere på banen. Med jævne mellemrum findes der Avenger-flyvrag ud for Floridas kyst, hvilket ikke er så mystisk, da der gennem årene er styrtet mere end 130 Avenger-fly ned i dette område, der gennem en årrække blev brugt som øvelsesområde for torpedobombeflyene.

Den tidligere pilot og højtdekorerede krigsveteran Jon F. Myhre bor i dag i Sebastian i Florida. En stor del af sit liv og hele formuer har Myhre brugt på et lede efter de forsvundne fly.

I bogen *Discovery of Flight 19. A 30-Year Search for the Lost Patrol In the Bermuda Triangle* fremlægger Jon F. Myhre sine ret imponerende beregninger på, hvor de fem fly må være nødlandet den skæbnesvangre decemberaften i 1945, og hvor man i dag burde kunne finde vragresterne, når der tages højde for strømforhold m.m.

Ligesom Quasar gengiver Jon F. Myhre hændelsesforløbet på grundlag af officielle dokumenter samt påpeger de mange mulige årsager til, at flyene kom ud af kurs, og piloterne mistede orienteringen.

Der blev ifølge Myhre begået en del fatale fejl på flyvedagen. Især var utilstrækkelige oplysninger om vindforholdene med til at føre piloterne på vildspor. De fem piloter i Flight 19 havde planlagt hele deres flyvning ud fra de data, som de havde modtaget fra RAF Windsor Field i Nassau. I 1.000 fods højde kom vinden fra kompasretningen 241 grader med en hastighed på 66,7 km/t. I virkeligheden kom vinden fra 220 grader lige fra turens begyndelse. Allerede i de første minutter af Flight 19's ulyksalige øvelsesflyvning blev grundlaget lagt for katastrofen.

Toogtyve minutter efter at have lagt Floridas kyst bag sig nåede Flight 19 - troede Taylor - det planlagte bombeområde 4,6 km sydøst for Chicken & Hen Shoals. Taylor kastede en røgmarkering, der blev anvendt som bombemål. I stedet for at befinde sig syd for bombeområdet var Flight 19 i virkeligheden 13 km nordøst for det. Navigationsproblemerne var allerede en kendsgerning, og de voksede, som tiden gik, forvirringen bredte sig, og vejret gik fra dårligt til værre med hård vind og tordenvejr.

Ifølge Myhre lykkedes det heller ikke Flight 19 at få landkending med Great Stirrup Cay, hvor det 2. ben skulle indledes, hvorefter Taylor overtog navigationen. Klokkeren 15.19 besluttede Taylor at stige fra de planlagte 1.000 fod til omkring 6.000 fod for at få overblik og landkending. I denne flyvehøjde var vindhastigheden 110 km/t fra kompasretningen 242 grader. Højdeændringen gjorde problemerne værre. Flyene fløj ind i kraftig turbulens og fik ikke den ønskede landkending.

Både under selve flyvningen og ved den intensive eftersøgning blev der gjort mange observationer (og registreret hændelser), som kan knyttes mere eller mindre sikkert til Flight 19. Myhre gennemgår i sin bog minutiøst, hvad der blev observeret fra rute-fly, militær-fly, personer på Floridas kyst, fragtskibe og flådefartøjer, i alt 45 observationer/hændelser. Det drejer sig om observationer af flyene i Flight 19 (på vej mod Chicken & Hen Shoals), indberetninger om vraggoods på havet, oliepletter, store blodlignende plamager på havet og ikke mindst mulige faldskærmsblus, nødraketter, faldskærme (både i luften og på havet), redningsflåder og redningsveste - men intet, som med 100 % sikkerhed kunne identificeres og bevisligt stammede fra Flight 19.

Myhre bruger de 45 observationer/hændelser, sine 30 års erfaring som pilot, kendskabet til flyenes egenskaber samt vind- og vejrforhold til at beregne, hvor de fem fly sandsynligvis nødlandede. Flyene er ifølge Myhre ikke gået ned samlet. To fly (FT-81 og FT-36) er styrtet ned over land hhv. vest og syd for Cape Canaveral (ved Banana River). De tre andre styrtede i Atlanterhavet øst for Banana River - et (FT-117) ud for Cape Canaveral og to fly (Taylors FT-28 og FT-3) så langt mod øst (Taylors længst mod øst), at de ligger uden for det område, hvor man havde en sikker radiopejling på flyene.

Myhres interesse for Flight 19 er af lokale journalister gennem tiden blevet beskrevet som noget, der ligner en besættelse. Siden 1982 har han og hans team [Project 19](#) søgt efter flyene. Den 13. august 1991 kunne Project 19

hæve den største del af vraget af en TBM-1C Avenger ud for Cape Canaveral. Ifølge Myhres beregninger skulle det have været FT-117 fra Flight 19, men viste sig senere at være et fly fra NAS Miami. Myhre er dog stadig overbevist om, at han kan finde alle fem fly.

I dag ligger der bl.a. et museum på Naval Air Station Fort Lauderdale, hvor man foruden at fortælle flådestationens, de ansattes og flyenes historier har en særudstilling og et omfattende kildemateriale om Flight 19. Hvordan forholder man sig på museet til Flight 19's skæbne og mysteriet om Bermuda Trekanten?

I en mailkorrespondance fra juni 2014 skriver Minerva Bloom, museumskoordinator og webmaster for [Naval Air Station Fort Lauderdale Museum](#): „Bermuda Trekanten er ikke et anerkendt område. Det er ikke engang blandt de 10 mest farlige farvande for skibsfarten, og antallet af mistede skibe og fly er ikke større end i nogen andre havområder. Det er heller ikke optegnet på noget kort fra amerikanske myndigheder. Området er meget befærdet med krydstogtskibe, både og fly. Jeg har fløjet og sejlet igennem området talrige gange. Vejret er mange gange uforudsigeligt.

Jeg tror, at mysteriet stadig er uopklaret, fordi den amerikanske flåde ikke har været lydhør nok til at genåbne Flight 19-hændelsen. Flåden lukkede sagen for mange år siden. Og konkluderede, at det var en „ulykke“. Jeg tvivler på, at de vil genåbne den. Men de hjalp for nylig med at identificere et fly fundet i Everglades ([blog.nasflmuseum.com/events-sleuths-solve-a-mystery](http://blog.nasflmuseum.com/events-sleuths-solve-a-mystery)).

Jeg tror, at flåden vil hjælpe med logfiler til at identificere fly, hvis man har et billede af fx motornummeret, men da ingen har fundet nogen vragrester fra Flight 19, kan de ikke rigtig gøre noget. Hvis nogen med tilstrækkelig kapital og midler vil efterforske sagen, vil de ikke forhindre det.

Den 5. december 1945 begik flådeofficerer i Fort Lauderdale's kontroltårn og ledende officerer flere fejl angående Flight 19. En af fejlene var ikke at sende et opklaringsfly afsted, da instruktør Cox havde fundet deres placering og ønskede at lede dem tilbage. Tårnet beordrede ham til at blive på jorden og tillod ikke, at noget fly lettede. Det var måske af frygt for at miste endnu et fly. Krigen var netop afsluttet tre måneder tidligere, og de vidste ikke, hvad der foregik. Med denne skæbnesvangre beslutning mistede de virkelig dyrebar tid.

Det er min ydmyge mening, at Flight 19 løb tør for brændstof og måtte nødlande. Hvor? Det er det helt store spørgsmål. Det kunne have været overalt fra syd i Everglades til nord i Georgias sumpe.“

På Naval Air Station Fort Lauderdale Museum er personalet i tidens løb blevet præsenteret for mange rygter og spekulationer vedr. Flight 19.

Minerva Bloom fortæller: „Nogle efterforskere mener, at flere besætningsmedlemmer overlevede nødlandingen og deserterede. En person har fortalt os, at der i 1980'erne blev fundet en ring i Everglades. På ringens inderside stod der „Charles Taylor“, ligesom ringen bar logoet for en flyveskole i Texas. Hvad er oddsene for det? Jeg har imidlertid aldrig set denne ring, og vi hørte aldrig mere fra manden og kunne ikke efterforske sagen.“

Hjemmesiden for Naval Air Station Fort Lauderdale Museum rummer mange interessante kilder om Flight 19. Som tidligere nævnt mener Jon F. Myhre, at vindforholdene spillede Flight 19 et puds, og var en af mange årsager til, at piloterne for vild.

En beretning på museets hjemmeside støtter tilsyneladende Myhres teori om den kraftige og drilagtige vind 5. december 1945. Ifølge beretningen („Witness Story: A December 16, 1975 typed short story, from unknown source, interviewing a „Lt. Commander Wirshing“, a Station Officer on duty December 5, 1945, the same day as Flight 19's disappearance.“) var fem Avenger-fly om morgenen den 5. december ude på samme træningsflyvning, som Flight 19 skulle gennemføre senere på dagen. Da piloterne var færdige med øvelsesflyvningen, troede de, at de var landet på Lauderdale Naval Air Station. I stedet for landede de på Morrison Army Air Field, omkring 50 miles nord for NAS Ft. Lauderdale. De kunne nemt være fortsat til Ft. Lauderdale, som lå 20 minutter mod syd, og de havde brændstof til flere timers flyvning. Piloterne sagde ved landingen: „Vi troede, at det var NAS Ft. Lauderdale.“

Minerva Bloom skriver om denne kilde: „Det er aldrig blevet bekræftet, at en kaptajn Wirshing eksisterede på NASFL, eller at han var instruktør på flådebasen. Vi mener, at historien er fiktion. Men vi er ikke 100 % sikre. Der findes ingen optegnelser, der viser, at en bestemt patrulje landede på Morrison Field i stedet for i Fort Lauderdale.“

Jon F. Myhre og Gian J. Quasar er formentlig de to civile personer, som har brugt flest ressourcer på at opklare mysteriet om Flight 19. De to er uenige om, hvor flyene nødlandede og forsvandt, efter piloterne havde mistet fornemmelsen af, hvor de var. Men der er fuld enighed om, at flyene med sikkerhed befandt sig nord for Bahama Cays, og at den tragiske hændelse ikke var forårsaget af mystiske og uforklarlige kræfter, men skyldtes en lang række uheldige omstændigheder.



Uddrag fra bogen *Bermuda Trekanten - og andre myter*.

## Bermuda Trekanten - og andre myter

Artiklen „Mysteriet om Flight 19“ er et uddrag fra bogen *Bermuda Trekanten - og andre myter*, som er den mest detaljerede og bedst opdaterede danske udgivelse om det klassiske Bermuda Trekant-mysterium.

*Bermuda Trekanten - og andre myter* omhandler også en række andre emner, mysterier og fænomener, som gennem tiden er blevet en del af ufomyten, fx astroarkæologi (Erich von Däniken), nazisternes vidundervåben, korncirkler, mænd-i-sort (Men in Black), kvægmishandlinger (cattle mutilations), Philadelphia-Eksperimentet og efterretningsvæsners manipulation med ufoentusiaster.



[Bogen bestilles her.](#)

*Bermuda Trekanten - og andre myter* udkom i 2014, er på 86 farveillustrerede sider i A4-format. Vi har stadig enkelte eksemplarer af bogen, som nu sælges til stærkt nedsat pris. Normalpris kr. 129. **Nu kr. 79. Du sparer 50 kroner!**

---

## Læs ufo-beretninger på [www.ufo.dk](http://www.ufo.dk)

Seneste indberetninger til SUFOI om ufo-oplevelser kan ses på [www.ufo.dk](http://www.ufo.dk) under *Observationer*.

---

## Bliv medlem af SUFOI's Støttekreds i 2019

## - og vælg en bog

Foreningen Skandinavisk UFO Information drives af frivillig og ulønnet arbejdskraft. Vores primære opgave er at give offentligheden seriøs information om ufomyten gennem ufo.dk og sekundært at registrere observationer af usædvanlige himmelfænomener. Du kan læse om SUFOI's formål og vision [her](#).

Du kan med et økonomisk bidrag på kr. 250 - og naturligvis gerne mere - gøre det muligt for os fortsat at drive ufo.dk og foretage undersøgelser af ufooplevelser.

Vi håber, at rigtig mange vil fortsætte med at bakke op om vores arbejde ved at blive medlem af støttekredsen.

Betaling foregår via netbank til konto 3113-9117725. Brug venligst kortkode 01 og anfør navn, adresse og bestillingsnummeret (fx B-033) på den ønskede, gratis titel.

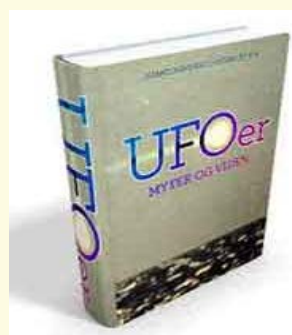
Som medlem af SUFOI's Støttekreds har du ingen forpligtelser over for foreningen. Støttebeløbet gælder for et år.

## Vælg 1 af disse 4 titler:



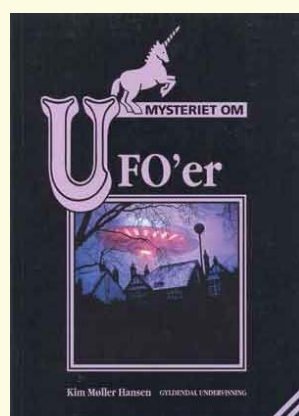
### *Ildkugler over Danmark*

Værdi: Kr. 159,-  
Bestillingsnr.: B-088



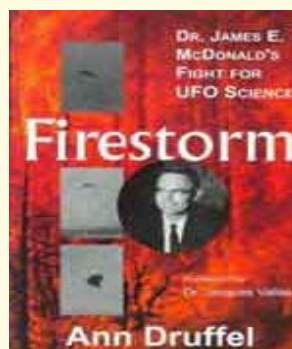
### *UFO'er - Myter og viden*

Værdi: Kr. 149,-  
Bestillingsnr.: B-087



### *Mysteriet om UFO'er*

Værdi: Kr. 54,-  
Bestillingsnr.: B-033



### *Firestorm*

Værdi: Kr. 89,-  
Bestillingsnr.: B-054

---

*UFO-Mail udgives af Skandinavisk UFO Information.*

© SUFOI 2018. Nyhedsmedierne kan, i henhold til ophavsretsloven og med tydelig kildeangivelse, bringe citater fra signerede artikler. Artikler må kun bringes i deres hele udstrækning efter skriftlig aftale med [Skandinavisk UFO](#)

[Information - SUFOI](#). Print og fotokopier af indhold fra *UFO-Mail* er belagt med Copydan-vederlag.

[Hjemmeside](#)

[Send UFO-Mail til en ven](#)

[Tegn anbonnement](#)

[Opsig abonnement](#)



© [Skandinavisk UFO Information - SUFOI](#) • Eilekiersvej 14, 4100 Ringsted

