

# Bez śladu

*Książka niniejsza poświęcona jest tym wszystkim, którzy starali się rozwikłać zagadkę Trójkąta Bermudzkiego nie szczędząc własnego doświadczenia, wiedzy, czasu, sprzętu technicznego i środków finansowych, a w pewnych przypadkach nawet życia*

# Bez śladu

Charles Berlitz

przy współpracy J. Mansona Valentine'a

Przekład z angielskiego:  
Małgorzata Gawlik i Jerzy Morka

**Pandora**

19 9 3

Tytuł oryginału:  
*Without a Trace*

Redaktor: Ewa Ressel  
Opracowanie graficzne: Paweł Ressel

Copyright © 1977 by Charles Berlitz  
Published by arrangement with Doubleday, a division of Bantam  
Doubleday Dell Publishing Group, Inc.

Translation Copyright © by **Pandora Books**

Copyright © for the Polish edition by **Pandora Books** 1993  
ISBN 83-85884-10-6

## PRZEDMOWA

Jestem autorem książki *Trójkąt Bermudzki*, która wzbudziła ostre spory w latach 1975-1976. Przetłumaczono ją z angielskiego na dwadzieścia języków i sprzedano w ponad pięciu milionach egzemplarzy. Jej niemieckie wydanie znalazło się na listach bestsellerów. Często jestem pytany, dlaczego właśnie Trójkąt Bermudzki? Dlaczego obszar między wschodnim wybrzeżem Florydy, Morzem Sargassowym i Bermudami, gdzie od ponad półwiecza znikają bez śladu statki i samoloty, wywołuje tak olbrzymie zainteresowanie w Stanach Zjednoczonych, a nawet na całym świecie?

Fascynacja Trójkątem Bermudzkim opiera się na tajemnicy, która go otacza, na pociągającej kombinacji nieznanymi siłami i niebezpieczeństwami powodujących śmierć i znikanie w „nicości”.

W ostatnich latach ukazała się pokaźna liczba książek i niezliczona ilość artykułów w prasie codziennej i czasopiśmie, które zajmowały się tajemnicą Trójkąta Bermudzkiego. W niektórych wysuwano nawet przypuszczenie, że Trójkąt w ogóle nie istnieje. Można by więc spytać, czy jest jakkolwiek sens pisania kolejnej publikacji na ten temat.

Poniższa książka nie chce ani pouczać czy oświecać niedowiarków, ani też przekonywać o rzeczywistym istnieniu tej tajemnicy. Jej celem jest raczej dokładniejsze zbadanie nie opracowanych oraz nowych danych na temat wydarzeń rozgrywających się w Trójkącie Bermudzkim. Wydają się one idealnie pasować do większego obrazu stworzonego na kształt mozaiki i wnikają coraz głębiej i dalej w tajemnicze obszary rozszerzających się, a może nawet nieskończonych wymiarów.

Od czasu pojawienia się *Trójkąta Bermudzkiego* otrzymałem tysiące listów od czytelników w Stanach Zjednoczonych, góry kore-

respondencji z całego świata, a telefonowano do mnie o każdej porze dnia i nocy. Ponad połowa listów i telefonów pochodziła od osób, które osobiście doznały niezwyklej przeżyć w Trójkącie. Teraz, kiedy moja książka poruszyła otwarcie ten temat, chcieli podzielić się ze mną doświadczeniami. Doświadczeniami przyjętymi przez innych z taką niewiarą i szyderstwem, że w końcu sami zainteresowani zaczęli wierzyć, iż było to jedynie urojenie. Imi, zarówno ci, którzy pozostawali w służbie amerykańskiej marynarki i lotnictwa wojskowego, jak i pracownicy towarzystw lotniczych, zostali stanowczo ostrzeżeni przed informowaniem o zaobserwowanych przez siebie zdarzeniach.

W czasie moich odczytów, które wygłaszałem po ukazaniu się książki w Ameryce Północnej i Europie, prawie zawsze zgłaszał się jakiś były żołnierz lub pracownik marynarki handlowej ocalały z tajemniczej katastrofy i bez przygotowania relacjonował fakty, o których do tej pory nie mógł albo nie odważył się mówić.

Wydawało się, że opublikowanie *Trójkąta Bermudzkiego* otworzyło nie wykorzystaną dotychczas kopalnię informacji, które mimo że dopuszczały wiele możliwych interpretacji, to jednak bliskie były jednemu wyjaśnieniu, tak niezwykle, że wprost sprzecznemu z naszym normalnym sposobem myślenia.

Dzięki relacjom wielu naocznych świadków i ludzi ocalałych z katastrof, można było stwierdzić, że liczba zaginionych osób, samolotów i statków jest o wiele większa niż dotychczas sądzono i że znacznie więcej osób, które przepłynęły lub przeleciały nad tym obszarem, przeżyło historie, które im samym wydawały się wtedy tak niewytłumaczalne, a nawet niewiarygodne jak nam dzisiaj, a które być może da się wyjaśnić bez względu na to, jak nieprawdopodobne może się wydać to wyjaśnienie.

W latach 1975-1976 przebywało w Trójkącie Bermudzkim wiele prywatnych ekspedycji. Skierowano tam łodzie, samoloty, wyposażonych w najlepszy sprzęt nurków. Niektóre grupy miały do dyspozycji tylko jeden rodzaj sprzętu, ale były i takie, które mogły sobie pozwolić na wszystko. Nieoczekiwane wyniki ich badań uzupełniają listę nowych faktów.

Nie jest już dzisiaj konieczne łamanie tabu, jakie otaczało temat Trójkąta Bermudzkiego. Obecnie chodzi o zbadanie nowych zjawisk, ale nie tylko po to, by dokładniej poznać tę niewątpliwie

niebezpieczną strefę i ustalić ewentualne normy bezpieczeństwa, lecz również, by zagłębić się w wielką tajemnicę istniejącą w naszym własnym, bezpośrednim otoczeniu. Może się okazać, że pewne ogólnie znane i mniej lub bardziej powierzchownie zbadane obszary nie są wcale tym, czym się wydają.

## TAJEMNICA NARASTA

Mimo że do lat siedemdziesiątych informacje na temat Trójkąta Bermudzkiego charakteryzowały się wprost męczącą niejasnością, to jednak istniało wiele osób, które od dawna wiedziały na ten temat znacznie więcej: piloci samolotów cywilnych i wojskowych, członkowie załóg statków handlowych marynarki wojennej, rybacy, reporterzy i badacze, jak również część ludności zamieszkującej obszar wyznaczony od północy Bermudami, od zachodu Florydą, a od wschodu punktem na oceanie w pobliżu 40° długości zachodniej. Wielu z nich, a głównie ci, którzy przebywali w tych okolicach na pokładach statków i samolotów albo milczą, albo udzielają jedynie nader skromnych informacji na temat tego, co im się przytrafiło. Powodem ich milczenia był strach przed wyśmianiem lub też zabobonna obawa przed ściąganiem na siebie nieszczęścia.

Pewien młody człowiek dorastający na atlantyckim wybrzeżu Florydy, który nawet obecnie chce pozostać nieznanym, opisuje ten stan w następujący sposób: „Od czasu do czasu słyszeliśmy coś o Trójkącie, ale wydawało się, że nikt nie chce mówić o tym otwarcie. Jako dzieci dowiadaliśmy się czasem z rozmów dorosłych dość dziwnych rzeczy. Trzeba było jednak mocno naciskać, by cokolwiek od nich wyciągnąć. Nie można było tak po prostu podejść i spytać: >>Co się właściwie dzieje w tym Trójkącie?<<

Meldunki o przedziwnym obszarze, na którym od lat - aż do dziś! - mimo dobrych warunków pogodowych znikają bez śladu samoloty i statki, pojawiają się najczęściej w prasie codziennej lub jako wzmianki w książkach, a ich skutkiem jest wyłącznie wzbudzenie ciekawości czytelników. Dostępny materiał informacyjny na temat Trójkąta jest jednocześnie interesujący i makabryczny: na

obszarze położonym na Zachodnim Atlantyku między Bermudami, Florydą a czterdziestym stopniem długości zachodniej zginęła w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat zadziwiająca liczba statków i samolotów nie pozostawiając żadnych wskazówek dotyczących tego, co się stało, gdyż nigdy nie odnaleziono szczątków maszyn i osób, które ocalały z ewentualnej katastrofy. Statki i samoloty zniknęły - jak wynika z relacji osób obserwujących to z innych jednostek morskich czy powietrznych - w obłoku mgły lub chmurze i nigdy nie pojawiły się ponownie. Znikały statki małe i wielkie, czasem z trzypięciopięciopięciorobną załogą na pokładzie i nigdy nie znaleziono wyjaśnienia tego zjawiska. Samoloty wojskowe i pasażerskie ginęły bez śladu w trakcie przygotowań do lądowania. Linie lotnicze British South American Airlines straciły trzy maszyny z kompletem pasażerów, dwa z nich w Trójkącie Bermudzkim, choć z kokpitu przekazywano normalne informacje na temat przebiegu lotu. Trzeci samolot zniknął tuż po przelecie nad obszarem Trójkąta. Na ziemi usłyszano tylko ostatnie, niezrozumiałe słowo ogłaszające alarm. Prowadzone przez doświadczonych pilotów samoloty amerykańskiego lotnictwa wojskowego i marynarki wojennej ginęły mimo korzystnych warunków atmosferycznych nie wysyłając wcześniej ani sygnału SOS, ani MAYDAY.

Jednym z najbardziej zadziwiających przypadków jest zaginięcie w grudniu 1945 roku całej eskadry samolotów marynarki wojennej w trakcie lotu ćwiczebnego. W ich bazie macierzystej Fort Lauderdale na Florydzie odbierano komunikaty podawane przez radio, jednak piloci nie słyszeli wieży kontrolnej. Ludzie na ziemi odbierali rozmowy o kręcącej się w kółko igle kompasu, o traceniu wysokości, zakłóceniach w pracy instrumentów nawigacyjnych, o niemożności określenia pozycji maszyn oraz dziwne uwagi na temat „białej wody” i morza, które „nie wygląda tak, jak powinno”.

Samolot ratowniczy wysłany im na pomoc zaginął mniej więcej w tej samej chwili, gdy dotarł na miejsce poszukiwań.

Jeśli te wydarzenia nie są absolutną tajemnicą i zagadką, to niewiele się od nich różnią. Tajemnica staje się jeszcze bardziej nieprzenikniona poprzez fakt, że wiele przypadków zaginięć nie zostało spowodowanych sztormami czy huraganami. Doszło do nich w czasie dobrej pogody. Poza tym, po każdej podobnej katastrofie



znajduje się jakieś ślady: szczątki maszyn dryfujące po morzu lub wyrzucone na brzeg, łodzie lub tratwy ratunkowe, plamy ropy na powierzchni wody. W opisanych wyżej sytuacjach nie ma o niczym takim mowy; mimo szeroko zakrojonych akcji poszukiwawczych i ratowniczych nie znaleziono kompletnie niczego. Również treść komunikatów radiowych nadawanych na krótko przed zniknięciem przez załogi niektórych jednostek nie zawiera żadnej wzmianki o kłopotach w czasie lotu. Jednym słowem, wszystko przebiega w najlepszym porządku, a w następnej chwili maszyna nie wiadomo dlaczego znika. Jest prawie tak, jak gdyby coś zmiotło ją z nieba albo nagły, gigantyczny wir wciągnął ją pod wodę lub też nieznana siła sprawiła, że rozplynęła się w powietrzu.

Bez względu na przyczynę katastrof ich liczba jest w najwyższym stopniu niepokojąca. Gdy uchylono kurtynę milczenia i pojawiły się informacje o nieznanym do tej pory przypadkach, okazało się, że dane liczbowe mówiące o stu statkach i samolotach oraz tysiącu osób zaginionych bez śladu w Trójkącie Bermudzkim są zaniżone i że bliższa prawdy byłaby liczba dwukrotnie wyższa. Tylko w latach 1974-1976 z okolic wybrzeża Stanów Zjednoczonych zniknęło ponad 600 jachtów i innych łodzi żaglowych oraz motorowych, w tym wiele z nich w Trójkącie Bermudzkim.

Opublikowane dotychczas książki i artykuły o Trójkącie zadowalały się głównie wyliczeniem znanych przypadków zaginięć statków, samolotów i ludzi, po czym „zamykano sprawę” tłumacząc straty oczywistymi lub nieznanymi powodami. Ponieważ nie ma nikogo, kto przeżyłby katastrofę, trudno poznać dokładnie jej bliższe okoliczności czy też porównać poszczególne wypadki. Zwykle nie uświadamiano sobie, że istnieją ludzie, którzy nie zaginęli, a jednak doznali w Trójkącie wrażeń oscylujących na granicy normalności. Ludzie ci milczeli i zachowywali swoje wspomnienia dla siebie albo opowiadali o nich wyłącznie w ścisłym gronie rodziny i przyjaciół.

Już w pierwszych miesiącach po ukazaniu się książki *Trójkąt Bermudzki* moi wydawcy, stacje radiowe i telewizyjne emitujące programy na temat Trójkąta, redakcje gazet i czasopism publikujących artykuły o książce oraz ja sam otrzymaliśmy tysiące listów i telefonów od osób, które chciały opowiedzieć o swoich przeżyciach w Trójkącie. Nie miały odwagi mówić o tym wcześniej z powodu

ogólnie panującego sceptycyzmu wobec tego typu historii oraz ze strachu przed wysmianiem i narażeniem na szwank swojej kariery zawodowej. Niekiedy donosiły o tym odpowiednim władzom, jednak ich relacje albo ignorowano, albo z drwiną odrzucano i odkładano ad acta.

Oświadczenia składane przez „ocalałych”, jeśli można ich tak określić, nachodziły ze wszystkich zakątków Stanów Zjednoczonych, z Kanady, Wielkiej Brytanii, z wysp leżących na obszarze Trójkąta i z innych krajów anglojęzycznych. Pochodziły od marynarzy, właścicieli łodzi, pilotów i pasażerów, a przede wszystkim od ludzi związanych niegdyś zawodowo z lotnictwem wojskowym i marynarką Stanów Zjednoczonych, Kanady, Wielkiej Brytanii i innych członków Wspólnoty Brytyjskiej, którzy byli naocznymi świadkami tego rodzaju wydarzeń w Trójkącie. Wielu z nich nadsyłało kopie dzienników lotu i wpisów do dzienników okrętowych, by udowodnić prawdziwość podawanych przez siebie informacji. (Należy położyć nacisk na słowa „związanych niegdyś”, ponieważ osoby pozostające nadal w czynnej służbie czują zrozumiałą niechęć do otwartego mówienia o tych sprawach.) Pewna liczba relacji nadeszła od krewnych osób, które zaginęły w tajemniczych okolicznościach. Mieli oni nadzieję, że autor może być w posiadaniu danych, których oni sami nie byli w stanie uzyskać ze źródeł rządowych; często dawali do zrozumienia, że z nieznanych powodów odmówiono im udzielenia bliższych informacji.

Później, kiedy *Trójkąt Bermudzki* przetłumaczono na 20 języków, podróżowałem po świecie z cyklem wykładów. Dotarły do mnie wieści z wielu krajów, również tych zza „żelaznej kurtyny”, co świadczy o tym, że problem Trójkąta Bermudzkiego skupia uwagę ludzi niezależnie od systemu politycznego, w jakim żyją, czyli sprzyja w pewien sposób procesowi międzynarodowego odprężenia.

Relacje z Japonii porównywały Trójkąt z tamtejszym Diabelskim Morzem i sugerowały możliwy związek między występującymi na obu obszarach zjawiskami. Niemieccy astronomowie wyrażali przypuszczenie, że Trójkąt Bermudzki jest pewnego rodzaju otwartym oknem w kosmos. Doniesienia z Indonezji informowały o tym, że podobnie jak w Trójkącie znajdowano tam dryfujące duże statki z niezrozumiałych powodów opuszczone przez załogę

i pasażerów. Australia i Nowa Zelandia sygnalizowały występowanie na bezmiarze Pacyfiku anomalii czasu i przestrzeni. Z Argentyny nadeszły relacje, że u ich wybrzeży znajduje się tajemnicza strefa, gdzie wylaniają się z wody i ulatują w niebo niezwykle pojazdy. Jeden z czołowych badaczy hiszpańskich łączy pojawianie się UFO na Karaibach z „cudami” z przeszłości i niesamowitymi, budzącymi grozę zjawiskami. Na samych Bermudach wreszcie ogólne zainteresowanie zagadkowymi zdarzeniami obudziło wspomnienia o innych, nie ogłoszonych dotychczas publicznie przypadkach zaginięć.



*Zdjęcie satelitarne zachodniego wierzchołka Trójkąta Bermudzkiego. Ciemne powierzchnie u góry i u dołu z lewej to cień satelity. Masa lądu po lewej to wierzchołek Florydy z widocznym Gólsztromem, który płynie na północ między Florydą a mielizną w pobliżu Wielkiej Bahamy. Znajduje się ona w środkowej części fotografii. Bimini usytuowana jest po lewej stronie, blisko uskoku. Jasny obszar na dole po lewej stronie Tongue of the Ocean to dalsza, podwodna część Wielkiej Platformy Bahamów. Na dole, po lewej stronie - Tongue of the Ocean z fragmentem wyspy Andros, którą widać po prawej. Na górze po prawej widoczna Mała Platforma Bahamów, Albaco i Wielka Bahama (fot. NASA).*

Większość tych relacji opisuje zgodnie niezwykle zakłócenia elektromagnetyczne wywołujące wirowanie igieł kompasów, nieprawidłowe funkcjonowanie wysokościomierzy i głębokościomierzy, urządzeń radiowych i radarów, różnych przyrządów i silników jak również usterki w pracy urządzeń elektrycznych. Niektóre opowiadają o jasno świecących, pulsujących światłach widzianych na nocnym niebie lub pod powierzchnią wody, o pojawiających się nagle mgłach, o obserwacjach UFO i USO, o nie dających się wyjaśnić przyspieszeniach i opóźnieniach czasu w trakcie lotów, a także o statkach-widmach i samolotach, które pojawiały się nagle przed oczami ludzi i w absolutnej ciszy zniknęły lub rozpadały na kawałki sprawiając wrażenie filmu z przeszłości pokazywanego w teraźniejszości.

Wiele z tych opowieści dotyczy nie zgłoszonych dotychczas zjawisk, które, choć pozornie nie mają ze sobą żadnego związku, to jednak wydają się mieć powiązania z wielką tajemnicą Trójkąta. Niektóre z najnowszych doniesień dotyczą pojawiania się jasnych światel poruszających się nocą nad lub pod lustrem wody i mających wyraźny związek z zakłóceniami pracy urządzeń elektronicznych i nagłym spadkiem napięcia na wszystkich statkach i samolotach, które znalazły się w ich pobliżu. Inne informują o nagłych zniknięciach holowanych łodzi, wokół których utworzyła się chmura mgły. Pewien pilot opisuje niewiarygodne burze magnetyczne z fioletowymi błyskawicami. Przedziwne zjawisko trwało ponad pięć sekund i pozostawiło po sobie ostry zapach ozonu.

Niektóre traktują o wydarzeniach z pogranicza rzeczywistości:

- samolot Cessna 172 był „ścigany” przez chmurę, która spowodowała zakłócenia w pracy instrumentów pokładowych. Pilot stracił orientację, samolot runął na ziemię. Ocalali pasażerowie potwierdzają zajście.

- samolot Beechcraft Bonanza leciał z wyspy Andros w Archipelagu Bahama w gigantycznym kumulusie. Pilot stracił łączność radiową z ziemią i odzyskał ją po 4 minutach. Stwierdził nagle, że leci nad Miami i ma 95 litrów paliwa więcej niż powinien. Jest to dokładnie taka ilość paliwa, jaką zużywa się w czasie lotu z Andros na Miami.

- Boeing 727 należący do National Airlines zniknął na 10 minut z ekranu radaru wieży kontrolnej. Pilot zameldował, że leci w lek-

kiej mgle. Po wylądowaniu stwierdzono, że zegarki członków załogi i pasażerów oraz zegar w kokpicie spóźniają się dokładnie o 10 minut, choć na pół godziny przed lądowaniem wyrównano czas dostosowując go do miejscowego.

- w maszynę należącą do Eastern Airlines nagle coś bardzo mocno uderzyło, samolot runął w dół i musiał lądować awaryjnie. Załoga i pasażerowie odkryli, że ich zegarki stanęły w momencie kolizji. Na kadłubie znalezione ślady, które mogło spowodować albo działanie bardzo wysokiej temperatury albo silne wyładowanie elektryczne.

Inne relacje opisują zjawiska zakrzywienia czasu czy też powtórzenie zdarzeń z przeszłości:

- setki ludzi obserwowały w biały dzień, jak samolot spada do płytkiej wody w pobliżu uczęszczanej plaży. Nie znaleziono jednak żadnych śladów katastrofy.

- samolot Cessna 172 obserwowano z wieży kontrolnej na wyspie Grand Turk na Bahamach, jednak kontrolerzy lotu nie mogli się porozumieć z kierującą maszyną Carolyn Coscio, choć doskonale słyszeli, jak mówi do swego pasażera, że chyba znajdują się nad jakąś inną wyspą, bo „na dole nic nie ma”. Carolyn Coscio i jej pasażer zniknęli bez śladu.

- pełniący wachtę marynarz pewnego frachtowca spostrzegł nagle, że jego statek pływa w kółko i nie działają żadne przyrządy nawigacyjne. Kilka sekund później nad statkiem przeleciała bardzo nisko „ognista kula” i o mało co nie zmiotła marynarza z pokładu.

- członek załogi „Queen Elizabeth II” zauważył samolot lecący wprost na jego statek. Kiedy odległość zmniejszyła się do mniej więcej stu metrów, zniknął w wodzie. Morze otworzyło się przed nim bezgłośnie i wchłonęło nie pozostawiając na powierzchni choćby pasma piany. Nie znaleziono żadnych szczątków maszyny ani plam ropy.

- kapitanowie wpisują do dzienników okrętowych nazwy napotkanych statków, po czym okazuje się, że znajdują się one na listach jednostek zatopionych lub zaginionych.

- załoga niszczyciela USA „Josephus Daniels” uzbrojonego w zdalnie sterowane rakiety ujrzała wynurzający się w morza gigantyczny wodny „półksiężyc”. Okręt zmienił kurs. Oddany do kontroli w porcie dziennik okrętowy już nigdy nie wrócił do kapitana.

Opisane wyżej relacje pochodzące z niedalekiej przeszłości, którymi zajmiemy się jeszcze bliżej, są tylko kilkoma przykładami zjawisk zachodzących w Trójkącie Bermudzkim. W połączeniu z danymi statystycznymi z ostatnich kilkudziesięciu lat dadzą nam być może wskazówkę dotyczącą sił działających na tym zagadkowym obszarze i tłumaczącą los zaginionych samolotów, statków i osób. Olbrzymi materiał informacyjny na temat przeżyć ludzi może okazać się pomocny w odszyfrowaniu zagadki, nawet gdyby nie wykluczono możliwości wystąpienia u nich halucynacji czy też błędnej interpretacji zdarzeń. Tę tajemnicę warto rozwiązać mimo głosów przeciwników negujących w ogóle jej istnienie.

Przeciwnicy teorii dotyczącej Trójkąta Bermudzkiego mają skostniałe, konwencjonalne poglądy i znaleźć ich można głównie



*Zdjęcie w podczerwieni wykonane z Apolla 16 z wysokości około 80 tysięcy metrów. Zarejestrowane zostały różnice temperatur na poszczególnych głębokościach oceanu. Z fotografii wynika, że temperatura dna jest wyższa od temperatury wody. Fragmenty lądu po prawej stronie u góry to Wyspy Berty (fot. NASA).*

wśród oceanologów, reprezentantów nauk ścisłych, meteorologów i lotników. Ich argumenty są zazwyczaj podobne:

- hałas wokół Trójkąta Bermudzkiego to wyłącznie pogoń za sensacją;
- Trójkąt Bermudzki nie istnieje ani jako obszar niebezpieczny, ani w ogóle jako obszar;
- jeżeli faktycznie istnieje strefa zakłóceń magnetycznych, to nie są one wystarczająco silne, by stały się powodem do poważnego niepokoju;
- każde nie dające się wyjaśnić zaginięcie może być automatycznie uznane za „zagadkowe zjawisko”, dopóki nie odkryje się jego racjonalnej przyczyny;
- to, że samolot spada nagle na ziemię albo eksploduje w czasie lotu, może mieć wiele przyczyn. Brak materiałów dowodowych wyjaśniany jest lekko i beztrząsliwie truizmem „ocean jest wielki”;
- zaginione statki mogły zatonać na skutek nagłego sztormu lub podwodnego trzęsienia ziemi. Możliwe jest uprowadzenie, przemalowanie i zmiana nazwy statku, nie można też wykluczyć staranowania przez większe jednostki.

Krytyka ta jest całkiem zrozumiała, jeśli wypływa od reprezentantów towarzystw lotniczych i żegludowych. Godne uwagi jest jednak to, że najbardziej żarliwi krytycy - w przeciwieństwie do pilotów i marynarzy, którzy doznali w Trójkącie niezwykłych przeżyć - zaprzeczają występowaniu tam jakichkolwiek zagadkowych zjawisk. Osoby te albo nie miały nigdy okazji zwiedzić tego obszaru, albo nie uważały za konieczne, by tam pojechać i wydać swoją opinię dopiero po zbadaniu sprawy na miejscu. Są też tacy, którzy nie chcą zbliżyć się do Trójkąta, a mimo to gorliwie zaprzeczają jego istnieniu.

Jeśli zaś chodzi o oceanografów, geologów i meteorologów znających temat, to zrozumiałe jest, że nie chcą oni zaakceptować możliwości tajemniczych przyczyn niezliczonych przypadków zaginięć i tłumaczą je huraganami albo niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi. Takie upraszczanie nie daje żadnej odpowiedzi na pytanie, dlaczego nigdy nie znaleziono szczątków maszyn, co zaobserwowano wyłącznie w przypadku katastrof w Trójkącie. Nikt z nich nie ocalał, nie natrafiono na łodzie, kutry czy koła ratunkowe, nie było plam ropy. Nie spotkano nawet rekinów, które zjawia-

ją się zwykle na miejscu tragedii i to bez względu na to, czy zatonął statek, czy rozbił się samolot. Brak rekinów skłonił wielu ludzi do snucia hipotez na temat nieznanymi sił, dzięki którym samoloty i statki wraz z załogą i pasażerami wzniosły się do nieba na skutek nagłej zmiany kierunku siły ciężkości. Brano też pod uwagę interwencję istot pozaziemskich, przeniesienie w inny wymiar poprzedzone rozpadem albo dematerializacją w bardzo silnym polu magnetycznym lub jonizacyjnym. Istnienie tego ostatniego miałyby być efektem pracy systemów napędowych statków kosmicznych.

Tego rodzaju teorie skłaniają członków naukowego establishmentu i reprezentantów instytucji rządowych do negocjowania istnienia Trójkąta jako takiego, mimo że nadal ginie tam bez śladu niepokojąca liczba samolotów i statków. Zaprzeczenie jest łatwiejsze i o wiele mniej ryzykowne od próby wyjaśnienia tego, co do tej pory pozostaje tajemnicą, działaniem jakichś nadprzyrodzonych potęg czy nie zaakceptowanych przez naukę sił. Poza tym nikt nie chce się narazić na zarzut pogoni za sensacją, reprezentowania utopijnych hipotez i chorej wyobraźni.

Dla funkcjonariuszy siódmego okręgu amerykańskiej Straży Wybrzeża, która odpowiada za akcje poszukiwawcze i ratownicze w przypadku katastrof statków i samolotów, pojęcie „Trójkąt Bermudzki” w ogóle nie istnieje. Aby pozbyć się męczących turystów i właścicieli łodzi, którzy zadają setki pytań, zredagowali oni standardowe pismo, w którym zapewniają zainteresowanych, że „tak zwany Trójkąt Bermudzki lub Diabelski istnieje jedynie w wyobraźni”, co nie przeszkodziło im podać jego położenia geograficznego i charakterystyki pola magnetycznego.

Choć byłoby nieprawdopodobne, gdyby Straż Wybrzeża uznawała jakies inne przyczyny katastrof niż „błąd człowieka” albo „przyczyny meteorologiczne”, to jednak pewne sformułowania dowództwa są naprawdę interesujące: „...Amerykańska Marynarka Wojenna zajmuje się projektem [...] badającym elektromagnetyczną siłę ciężkości i zakłócenia atmosferyczne, który mógłby pomóc w gruntownym zbadaniu tajemnicy [...]. Niektórzy specjaliści sądzą, że tego typu zakłócenia mogły spowodować zaginięcie samolotów w 1945 roku...”

W czasie niedawnej konferencji prasowej w San Francisco pewien reporter zapytał mnie, czy odnotowano ostatnio przypadki za-



ginięć. Odpowiedziałem, że w poprzednim tygodniu zaginął samolot i dodałem, że zachodzące w Trójkącie wypadki nie są jedynie niewielką wzmianką w historii podróży morskich i powietrznych, bowiem przeciętna wynosi jeden statek lub jacht na tydzień i jeden samolot na czternaście dni. Dane te oparto na wynikach obserwacji prowadzonych przez doktora Mansona Valentine'a i innych badaczy na wodach Atlantyku w okolicach Miami, Fort Lauderdale, u wybrzeży Florydy, w archipelagu Florida Keys, wokół Wysp Bahama i Bermudów.

Pewien reporter zadzwonił do siódmego okręgu Straży Wybrzeża i chciał się dowiedzieć, jak ocenia się tam owe „sensacyjne” relacje. Nie był przygotowany na to, co usłyszał. Funkcjonariusz Straży wyjaśnił mu, że liczby „nie są przesadzone”. Nie oznacza to oczywiście wiary w morskie potwory, pozaziemskich porywaczy czy działanie jakiś niezwykłych sił magnetycznych. Istnieje wiele innych, naturalnych możliwości: bunt, piractwo, nielegalna zmiana jednostki. Jednak statki i samoloty nadal giną nie pozostawiając żadnych śladów po pasażerach i załodze.



*Biała woda w kanale O Id Bahama (zdjęcie lotnicze z wysokości 10 tysięcy metrów). Zjawisko to jest często obserwowane w pobliżu Wysp Bahama (fot. J. M. Valentine).*

Żołnierze i oficerowie Marynarki Wojennej USA, zarówno ci pozostający nadal w czynnej służbie jak i zwolnieni z niej, wyrażają różne opinie na temat zagadkowego charakteru zjawisk zachodzących w Trójkącie Bermudzkim. Emerytowany admirał Samuel Elliot Morison wyraził się nader dosadnie: „To bzdura!” W ten sposób skwitował obserwacje Krzysztofa Kolumba, który opisywał „tajemniczo błyszczące, białe wody” na Bahamach.

Bez względu na to, jak wątpliwa może być relacja Kolumba, należy wziąć pod uwagę, że obserwował on nie tylko błyszczące smugi wody, również coś, co współcześnie nazwalibyśmy Niezidentyfikowanym Obiektem Latającym. Kolumb opisał „słabo świecąca świecę lub pochodnię z ogonem iskier”, która okrążyła jego okręt i wpadła do morza.

Cytowany przez „Time Magazine” rzecznik amerykańskiej marynarki wojennej powiedział z niezbyt udaną ironią, że książka *Trójkąt Bermudzki* mogłaby równie dobrze dotyczyć „Trójkąta Sabie” w pobliżu Przylądka Sabie w Nowej Szkocji, gdzie znaleźć można setki wyrzuconych na brzeg lub zatopionych statków. Zapomniał o jednej okoliczności. W rozsianych po świecie, niebezpiecznych dla statków miejscach, takich jak na przykład Przylądek Hatteras, Przylądek Dobrej Nadziei, Wielka Zatoka Australijska czy Przylądek Sabie leżą setki i tysiące wraków, a Trójkąt Bermudzki charakteryzuje się tym, że samoloty, statki i ludzkie giną w nim bez śladu.

Z oficjalną opinią Marynarki Wojennej USA na temat Trójkąta nie zgadza się część personelu, a przede wszystkim członkowie załóg samolotów. Pewien starszy oficer z kwatery głównej Trzeciego Okręgu pragnący zachować anonimowość wyraził się tak: „...W marynarce nikt się z tego nie śmieje. Zawsze wiedzieliśmy, że z Trójkątem Bermudzkim łączy się coś osobliwego. Ale nikt nigdy nie odkrył, co to jest. Wydaje się, że nie można tego wyjaśnić na drodze fizycznych czy logicznych spekulacji. Wygląda to tak, jak gdyby nad statkiem rozłożyła się nagle jakby elektroniczna siatka maskująca”. Członek komisji śledczej zajmującej się badaniem przyczyn zaginięcia pięciu bombowców TBM Avenger i samolotu ratowniczego „Martin Mariner” wysłanego im na pomoc w grudniu 1945 roku z bazy marynarki w Fort Lauderdale wyraził się krótko i zwięźle: „Nie mamy pojęcia, co się tam dzieje”.

Załogi samolotów są jeszcze mniej skłonne do kategorycznego odrzucania możliwości, że w Trójkącie działają jakieś niezbrane nauce siły. Do autora udzielającego wywiadu w studiu radiowym w Miami zadzwonił kapitan lotnictwa Marynarki Wojennej USA i powiedział: „Jestem kapitanem w marynarce wojennej i mam za sobą 30 000 godzin wylatanych w Trójkącie Bermudzkim, jak go pan nazywa...”

Po chwili milczenia dodał: „I cieszę się, że ktoś znalazł wreszcie dość odwagi, by nazwać po imieniu rzeczy, które nam, pilotom, są znane od wielu lat”.

Szefowie wielkich linii lotniczych śledzą spory toczące się wokół Trójkąta z wyraźnym brakiem entuzjazmu. Linie Eastern Airlines, które w grudniu 1972 roku w pobliżu lotniska w Miami straciły Lockheed'a L-1011 (lot EA 401), opublikowały niedawno w jednym z czasopism branżowych artykuł pod tytułem *Wielki hałas wokół Trójkąta Bermudzkiego*.

Taka postawa jest zrozumiała nie tylko z komercyjnego punktu widzenia. Przedstawiciele linii lotniczych nie chcą tracić czasu na udzielanie informacji żadnym wiedzy pasażerom, którzy bezustannie pytają: „Kiedy będziemy w Trójkącie Bermudzkim?”, „Czy będziemy nad nim przelatywać czy go minimy?” Na lotniskach słychać czasem zapowiedzi informujące oczekujących, że samolot ma opóźnienie, ponieważ „pilot chciał polatać nad Trójkątem”.

Zdarza się, że piloci sami napędzają pasażerom stracha: w czasie lotu czarterowego Eastern Airlines z Nowej Szkocji na Karaiby w marcu 1975 roku, kiedy maszyna leciała wzdłuż wybrzeża Florydy, pilot powiedział przez głośniki: „Pasażerowie siedzący po lewej stronie mogą teraz zobaczyć, gdzie się zaczyna słynny Trójkąt Bermudzki. Dzięki Bogu nie będziemy nad nim przelatywać”. Takie wypowiedzi nadają podróży atmosferę podniecenia podtrzymywanego skutecznie przez mieszkańców wysp, którzy skomponowali nawet piosenkę o Trójkącie witaną entuzjastycznie na wszystkich parkietach Karaibów. Wokół tematu Trójkąta rozwinął się też cokolwiek czarny humor rozkwitający głównie wśród pracowników linii lotniczych.

Oto przykład: „Kilku dyrektorów linii lotniczych leci z Bermudów na Florydę. Nagle jeden z nich, najbardziej skłonny do żartów podaje kapitanowi drżącą dłonią karteczkę z nabazgranym zda-

niem: >>Czy wie pan, że jesteśmy w Trójkącie Bermudzki?<< Kapitan na to: >>Nie mam czasu się nad tym zastanawiać. Wsiadły mi przyrządy, a kompasy kręcą się w kółko<<".

Pozycja statku płynącego w Trójkącie wzbudza olbrzymie zainteresowanie załogi i jest pretekstem do snucia najdziwniejszych komentarzy. Dzieje się tak również na jednostkach marynarki wojennej.

Robert Hayes z White Plains, który pływał kiedyś jako maszynista na USS „Albany” (CG-10), ciężkim krążowniku uzbrojonym w zdalnie sterowane rakiety, przypomina sobie, z jak wielkim zainteresowaniem dyskutowano na ten temat, gdy płynęli przez Trójkąt kursem na Mayport na Florydzie: „Wiedzieliśmy, kiedy dotarliśmy do Trójkąta Bermudzkiego, ponieważ specjaliści od radarów powiedzieli o tym innym członkom załogi. Na tablicy ogłoszeń wisiała wielka mapa - ze dwa metry kwadratowe - na którą przez cały czas nanoszono aktualną pozycję okrętu. Ktoś narysował na niej trójkąt, więc wszyscy już wiedzieli i rozmawiali na ten temat.

Wydawało się, że każdy o tym mówi i zadaje sobie pytanie: >>Co się tam dzieje?<<. Jeden z pierwszych oficerów powiedział: >>To rodzaj przesunięcia czasu, ale nie można go zobaczyć, choć cały czas panuje tam na zewnątrz<<. A inny oficer dodał: >>No, mam nadzieję, że nie staniemy się kolejnym tajemniczym przypadkiem do statystyki<<".

Bez względu na to, czy Trójkąt Bermudzki rzeczywiście jest obszarem, w którym nieznanie siły zagrażają bezpieczeństwu samolotów, statków i ludzi, jedno nie podlega wątpliwości: został uznany za strefę występowania anomalii magnetycznych i zaznaczony na mapach nawigacyjnych łącznie z tymi, które sygnowała Brytyjska Admiralicja. Wszystkim, którzy przelecieli lub przepłynęli ten obszar, wiadomo, że w Trójkącie igły kompasów kręcą się często w kółko, źle działają wysokościomierze i głębokościomierze, na jakiś czas urywa się łączność radiowa. Poza tym można tam nierzadko zaobserwować jakies niezidentyfikowane światła i gwałtowne burze magnetyczne. Każda próba łączenia tych zjawisk z autentycznymi, potwierdzonymi zaginięciami wielu samolotów, statków i ludzi była odrzucana i wyśmiewana przez władze, przynajmniej oficjalnie, wobec opinii publicznej. Stawała się przez to celem prześmiewczych ataków prasy najpierw w USA, a potem,



*Wayne Meshejian, naukowiec z Langwood College w Wirginii zajmujący się (badaniem satelitów stwierdził, że nad Trójkątem Bermudzkim dochodzi do zakłóceń w pracy instrumentów pokładowych satelitów (fot. W. Meshejian).*

gdy zainteresowanie Trójkątem zatoczyło szersze kręgi, również na całym świecie.

Oceanografowie i meteorolodzy przypisują jednoznacznie udowodnione przypadki zaginięć nagłym zmianom pogody. Brak jakichkolwiek śladów katastrofy, tzn. szczątków maszyn i płam ropy na powierzchni tłumaczy Golfstromem, który płynie na północ między Florydą a Wyspami Bahama osiągając przeciętną prędkość od 1,5 do 4 węzłów.

Zgodnie z tą hipotezą, szczątki porywane są przez silny prąd i nie można ich odnaleźć w miejscu katastrofy. Ponieważ prędkość Golfstromu nie jest żadną tajemnicą, wydaje się logiczne, że jednostki ratownicze i poszukiwawcze Straży Wybrzeża obliczą odległość, w jakiej mają rozpocząć poszukiwania lub też zacząć w miej-



scu skąd napłynął ostatni meldunek, co zresztą jest rutynowym działaniem w takich wypadkach. Interesujący jest poza tym fakt, że meteorologowie wiedzą z wyprzedzeniem o nadchodzących zmianach pogody i sztormach zagrażających każdemu obszarowi w kształcie wachlarza. Dotyczy to również Diabelskiego Trójkąta, edyż anomalie atmosferyczne występują tam bardzo często.

Informacje pogłębiające jeszcze bardziej tajemnicę Trójkąta nadeszły z zupełnie nieoczekiwanej strony, tzn. z satelitów meteorologicznych. Profesor Wayne Meshajian, specjalista nauk ścisłych z Longwood College w stanie Wirginia, od ponad trzech lat bada wraz ze swoimi asystentami zdjęcia satelitarne. Stwierdził, że satelity Narodowego Urzędu Oceanograficznego i Atmosferycznego krążące po orbicie biegunowej na wysokości 1200 kilometrów nad Ziemią miały okres złego funkcjonowania, gdy przelatywały nad obszarem Trójkąta Bermudzkiego. W trakcie dokonywania zdjęć i transmisji radiowej następowała przerwa w emisji impulsów telemetrycznych i elektronicznych. Profesor uważa, że za zakłócenia ponosi winę „zewnątrzne, podwodne źródło energii” lub też niezwykle silne pole magnetyczne, które kasuje dane, tzn. zdjęcia satelitarne z taśm magnetycznych. Warto się zastanowić, dlaczego pole magnetyczne zdolne do skasowania taśmy znajdującej się 1200 km nad powierzchnią naszej planety nie wpływa na orbitę satelity. Takie pole „z łatwością mogłoby wytrącić go z orbity, ale ponieważ nic takiego się nie dzieje, możemy mówić o działaniu siły, o której nic nie wiemy”. Wprawdzie naukowy establishment oskarżył profesora o pogoń za sensacją, jednak ci sami ludzie nigdy nie znaleźli odpowiedzi na zadawane przez niego pytanie: „Dlaczego wyłącznie w tym miejscu na Ziemi?”

Zakłócenia w funkcjonowaniu kompasów i innych przyrządów znajdujących się na statkach i samolotach, bez względu na wysokość, na której lecą, każą przypuszczać, że podobne anomalie występują także w satelitach krążących 1200 kilometrów nad Ziemią. Pytanie brzmi: do jakiej wysokości - czy też w jakim promieniu -rozciąga się pole zakłóceń (a może przejście?)

Kompetentne koła rządowe nawiązały potem kontakt z profesorem Meshejianem. Dano mu wyraźnie do zrozumienia, że z radością powitanoby dementi jego raportu, który wywołał burzę pytań i sugerował, że zatajono jakieś informacje. Oficjalne

oświadczenie, jakie miałyby złożyć Meshejian, stwierdzało, że zakłócenia spowodował proces automatycznego ładowania satelity. Godne uwagi jest również to, że dementi ukazało się dopiero w sześć miesięcy po opublikowaniu odkrycia profesora, który i tak nadal twierdzi, że winne jest jakieś silne pole magnetyczne.

Rewelacje dociekliwego naukowca nie wprowadziły reprezentantów rządu w stan euforii. Rzecznik National Environmental Satellite Service głosił „uspokajającą” opinię na temat opisywanego zjawiska i podkreślał niedorzeczność rozważanej teorii łącząc ją z inną, jeszcze bardziej nieprawdopodobną: „Zapewniam państwa, że w Trójkącie Bermudzkim nie ma niczego szczególnego, tak jak nie ma dziury na Biegunie Północnym”. Po czym dodał kpiąco; „Jak niektórzy zdają się twierdzić...”

Mimo gorących zaprzeczeń oceanografów, lotników, meteorologów, różnych ekspertów oraz urzędników, samoloty, statki i ludzie jak ginęli bez śladu tak giną nadal. Stąd też istnieje coraz więcej relacji składanych przez pilotów, kapitanów statków, członków załóg, właścicieli łodzi i pasażerów, którzy obserwowali niezwykle zjawiska w Trójkącie. Liczba ich ciągle rośnie i staje się materiałem do badań porównawczych.

Nawet jeśli uznamy to za przypadek, to jednak stale rosnąca liczba zgłoszonych, dziwnych wydarzeń każe przypuszczać, że w Trójkącie Bermudzkim mamy do czynienia z osobliwymi anomaliami magnetycznymi, klimatycznymi, a może nawet grawitacyjnymi wpływającymi na wszystko, co znajdzie się w ich pobliżu. Fakt, że większość katastrof ma miejsce na jednym, konkretnym obszarze, wskazywałby na to, że źródło zjawisk może się znajdować na dnie morza i stworzyła je w przeszłości ręka człowieka. Rozmiary występujących anomalii, liczba wypadków oraz zmienna intensywność odchyień w różnych porach i miejscach świadczy o zjawisku ruchomym, naturalnym bądź wywołanym celowo. Zbadanie dokładniejszych obecnie danych dotyczących zaginionych jednostek i ludzi (z podaniem czasu i miejsca wydarzeń, rodzaju ładunku i treści ostatnich nadanych meldunków) powinno dać jeśli nie wyjaśnienie, to przynajmniej przekonujący przegląd tych „podróży w niepamięć”.

## PODRÓŻE W ZAPOMNIENIE -MAKABRYCZNY BILANS

Trójkąt Bermudzki stał się od czasu odkrycia przez Europejczyków Indii Zachodnich miejscem niebezpiecznym, otoczonym tajemnicą i często zgubnym. Już najwcześniejsze doniesienia hiszpańskich marynarzy, z Kolumbem na czele, opisują niezwykle i nieznane siły elektromagnetyczne (lub jakieś inne) działające głównie w jego zachodniej części. Zanim Kolumb po raz pierwszy ujrzał ląd, a działo się w czasie jego pierwszej podróży, przeżył coś w rodzaju przeglądu niezwykłości: zauważył „żarzące się wody Bahamów” a potem jakby kulę ognia, która okrążyła jego okręt flagowy i wpadła do morza. Jego załoga, coraz bardziej skłonna do wywołania buntu, powątpiewała w konieczność kontynuowania podróży. Stan ten nasilił się, kiedy igła kompasu zaczęła kręcić się w kółko wpędzając w panikę wszystkich sterników.

Niektóre z niezwykłych doświadczeń Kolumba w nieznanym jeszcze wówczas Trójkącie Bermudzkim można uznać za zwiastuny głośnych zjawisk, dzięki którym obszar ten stał się tak popularny. We wrześniu 1494 roku zauważył w pobliżu Hispanioli (Haiti -Santo Domingo) potwora morskiego, którego uznał, zgodnie ze zwyczajem tamtych czasów, za ostrzeżenie przed sztormem. W czerwcu 1494 roku trąba powietrzna zatopiła jego trzy okręty „obracając nimi najpierw trzy lub więcej razy [...], choć nie było sztormu ani wzburzonego morza”. W czasie swojej późniejszej wyprawy, w maju 1502 roku, Kolumb przewidział sztorm (nie wiemy, czy tym razem też ostrzegł go potwór morski), więc popro-



sił gubernatora Hispanioli o zgodę na wprowadzenie swoich czterech okrętów do portu na Santo Domingo. Jednocześnie ostrzegł gubernatora Boabdille, by zabronił wypływać w drogę powrotną do Hiszpanii trzydziestu galeonom załadowanym złotem i innymi skarbami. Gubernator zlekceważył dobrą radę i stracił dwadzieścia sześć z trzydziestu okrętów. Jak opisują naoczni świadkowie, zerwał się nagle gwałtowny huragan, który rozpętał prawdziwą bitwę morską a „...nieprzerwany grad ognia pozostawił po'sobie zapach spalonego prochu”.

Na szczęście (lub nieszczęście) dla Kolumba jego osobisty majątek znajdował się na galeonie, który dotarł do Hiszpanii cały i zdrowy, co nie wpłynęło dodatnio na jego pozycję na dworze.

Sześć miesięcy później, w nagłym sztormie, znów zaginęła flotylla siedemnastu okrętów wiozących skarby na dwór Hiszpanii. Sztorm miał wszelkie cechy zjawisk określanych obecnie jako zaburzenia magnetyczne.

Dzięki doskonale opanowanej sztuce marynarskiej Kolumbowi udało się ująć cało z przedziwnych sztormów występujących na tamtym obszarze. W grudniu 1502 roku, kiedy między dwoma okrętami utworzyła się gigantyczna trąba wodna, kazał swojej załodze tak długo odmawiać Ewangelię świętego Jana, dopóki wody się nie zamknęły. Jednak mimo szczęścia na morzu, los nie okazał się dla Kolumba sprzyjający. Popadł w niełaskę u zazdrosnego i zawistnego monarchy, który zarzucił mu trwonienie majątku, nadmierną pychę, przerost ambicji, a nawet zbyt dużą, zdaniem króla, wiedzę. Ponury koniec wspaniałej kariery wielkiego odkrywcy, który nastąpił po śmierci jego protektorki, królowej Izabeli Kastylijskiej, można określić jako jedną z pierwszych tragedii mających związek z Trójkątem Bermudzkim.

Po hiszpańskich okrętach wyladowanych kosztownościami, które rozbiły się w czasie sztormów oraz po statkach zatopionych w następnych stuleciach przez piratów i korsarzy pozostały wraki na plażach wysp i wybrzeżach hiszpańskich kolonii, do których należały również Floryda, Georgia oraz Południowa Karolina. Uwzględniając ówczesne braki systemów informacyjnych, nie można obecnie stwierdzić, czy statki płynące przez Trójkąt Bermudzki ginęły jedynie na skutek gwałtownych zmian pogody i aktów piractwa. Jednak już wkrótce powstały legendy o morzu, na

którym z jakiś tajemniczych powodów ginęły galeony i okręty wojenne. Łączono je z relacjami o pojawianiu się niektórych zaginionych okrętów, które widywano, dryfujące bez celu, przede wszystkim na Morzu Sargassowym tworzącym wschodnią część trójkąta.

Jego północny wierzchołek stanowią Bermudy odkryte na początku XVI wieku przez Hiszpana Bermudeza. Szybko zdobyły złą sławę dzięki ginącym tam w tajemniczych okolicznościach statkom. Jedna z pierwszych wzmianek pochodzi od rozbitków z *Sea Venture*, który w 1609 roku rozbił się u wybrzeży Bermudów w drodze do nowych kolonii amerykańskich. Siedem osób ocalałych z katastrofy próbowało szczęścia na małej łódce, ale zaginęli bez śladu. Ci, którym udało się przeżyć, zbudowali nową łódź, by jak najszybciej uciec z Bermudów, które określali jako miejsce „straszne dla wszystkich, którzy tam dotarli”. Jest to opinia znacznie różniąca się od obecnej opinii archipelagu.

Szekspir, który w tamtej epoce pisał swoje sztuki, musiał się dowiedzieć w jakiś sposób o zgubnej sławie Bermudów, ponieważ jako jeden z pierwszych wspominał o nich w swoim dziele. W *Burzy* (akt 1, scena 2) Ariel mówi:

„...Gdzie o północy raz mnie wywołałeś,  
Bym do Bermudów wiecznie kołatanych  
Bieżał po rosę...”

(przekład Leon Urlich)

Zgodnie z relacjami z epoki wielkich żaglowców, Bermudy i tereny na południe od archipelagu przez stulecia budziły olbrzymi strach. Los zaginionych tam statków nie różnił się pewnie od losu tych, których zniknięcie przypisywano sztormom, korsarzom czy wybuchom buntu na pokładzie. Dopiero w XIX, a zwłaszcza XX wieku, gdy polepszyły się metody przekazywania informacji, a statki zaczęły wysyłać meldunki, stwierdzono, że liczne przypadki zaginięć jednostek morskich mają w sobie coś szczególnie niepokojącego: nikt nie ocalał z tych katastrof, nie znajdowano szczątków maszyn. Kiedy środki łączności radiowej stały się standardowym wyposażeniem, zwrócono uwagę na jeszcze jedno: brakowało jakichkolwiek informacji o tym, co spotkało zaginione jednostki. W sporej liczbie przypadków znikali bez śladu jedynie członkowie załogi i pasażerowie, natomiast statki znajdowano w doskonałym

stanie razem z leżącymi na swoim miejscu dziennikami okrętowymi, łodziami ratunkowymi, ładunkiem, a nawet osobistym dobytkiem ludzi.

Te niewątpliwie intrygujące fakty prawdopodobnie wzbogaciłyby po prostu zbiór legendarnych tajemnic morza - przede wszystkim Morza Sargassowego, którego część leży w Trójkącie Bermudzkim. Nie stało się tak, gdyż zauważono, że giną tam nie tylko statki, ale i samoloty, którym również przytrafiają się rzeczy zupełnie fantastyczne.

Już przed II wojną światową piloci wiedzieli, że jest to obszar, w którym giną samoloty. Przyczyn szukali jednak w błędach pilotażu lub przypisywali je wojnie i akcjom wroga. Byli również tacy, którzy w czasie lotu w Trójkącie Bermudzkim dokonywali dziwnych obserwacji. Jednym z pierwszych był nieątpliwie Lindergh, który robił jednocześnie notatki o przedziwnym funkcjonowaniu kompasów i przyrządów pokładowych. W czasie podróży swoim „Spirit of St. Louis” 13 lutego 1928 roku z Hawany na kontynent zapisał w dzienniku pokładowym:

„W nocy, na trasie na Florydę źle działały oba kompasy. Igła pierwszego wahała się ustawicznie do przodu i do tyłu a tarcza busoli wirowała bez chwili przerwy. Z powodu gęstej mgły nie można było dostrzec gwiazd. Swoją pozycję określiłem dopiero o świcie, ponad Wyspami Bahama. Samolot zboczył z kursu o prawie 450 kilometrów. Busola kręciła się aż do chwili, gdy >>Spirit of St. Louis<< dotarł do wybrzeży Florydy”.

Lindergh wyznaczał wtedy trasy lotów pasażerskich dla Pan American Airlines. W owych czasach do określania północy magnetycznej służyły jedynie kompasy elektromagnetyczne, których pracę łatwo mogły zakłócić inne źródła pola magnetycznego.

28 lipca 1928 roku trzysilnikowy „Fokker” z drewnianymi płacami nośnymi wykonujący próbny lot z Hawany do Miami runął do morza, ponieważ pilot zgubił z oczu Florydę. Igła kompasu miała pięćdziesięcioprocentowe odchylenie. Nie uratowano ani samolotu, ani pasażerów, ani przewożonej poczty. Piloci i radiotelegrafista przeżyli i opowiedzieli o dziwnym zachowaniu kompasu.

W latach trzydziestych i na początku czterdziestych nie widziano jeszcze związków między konkretnym obszarem geograficznym a zakłóceniami pracy przyrządów pokładowych i częstymi przypad-

kami zaginęć samolotów. Dotyczy to również dziesięciu maszyn wojskowych, które przepadły w czasie II wojny światowej podczas lotu z Bermudów do Europy. Sytuacja uległa zmianie dopiero po 5 grudnia 1945 roku, kiedy to zaginęło pięć amerykańskich bombowców. Był to rutynowy lot ćwiczebny. Samoloty wystartowały z Fort Lauderdale. Wojna zakończyła się już kilka miesięcy wcześniej, nic nie zapowiadało nieszczęścia, a jednak nigdy nie wróciły do bazy. Piloci nie mogli nawiązać łączności z wieżą kontrolną, choć na ziemi było słyhać ich komunikaty i rozmowy. Do miejsca, skąd nadali ostatni meldunek wysłano samolot ratowniczy, który też zaginął nie pozostawiając po sobie żadnych śladów.

Opinia publiczna i komentarze prasowe po katastrofie stwierdzały, że doszło do tragedii o niespotykanych dotychczas rozmiarach, której przyczyny na pewno zostaną z czasem poznane. Jednak mimo upływu wieki lat nic nie wiadomo a tajemnica jeszcze się pogłębia.

Mimo licznych oficjalnych „zamykających sprawę” wyjaśnień, nigdy nie udowodniono ostatecznie, jaki los spotkał samoloty, nie odnaleziono też szczątków maszyn.

Zaginiecie pięciu bombowców, spieszącego im na ratunek samolotu ratowniczego i szeregu innych samolotów cywilnych i wojskowych spowodowało, że do obserwatorów wydarzeń zaczęła docierać świadomość, że złe funkcjonowanie przyrządów i kompasów nie jest jedynym dowodem na to, że na obszarze wyznaczonym przez południowo-wschodnie wybrzeże USA, północną część Karaibów, Wyspy Bahama i Bermudy istnieje i działa coś niewy tłumaczalnego.

Stopniowo piloci, dowódcy statków, załogi, badacze amatorzy i zwykli ciekawscy zdali sobie sprawę z tego, że większość tajemniczych wypadków, również tych opisanych w starych legendach, wydaje się mieć miejsce w tym samym mniej więcej rejonie i że spowodowały je prawdopodobnie te same, nieznanne dotąd siły. W rezultacie, od 1945 roku przez ponad 30 lat obszar ten i związane z nim tragiczne wydarzenia stały się przedmiotem poważniejszych niż przedtem badań. Samoloty, statki i ludzie, którzy tam zaginęli, zostali skatalogowani, a każdy przypadek jest badany aż do najdrobniejszych szczegółów. Nie wiemy, czy groźny rejon ma rzeczywiście kształt trójkąta, czy też może prostokąta albo trapezu,

jeśli jednak weźmiemy pod uwagę jego najgroźniejsze punkty, otrzymamy figurę zbliżoną do trójkąta. Niektóre pozycje samolotów i statków znajdują się na zewnątrz trójkąta, ale większość z nich udawała się w jego stronę, a zatem na mapie zarejestrowano punkty, do których dotarły w chwili nadawania ostatniego komunikatu.

Na opublikowanej dalej liście zaznaczone są miejsca, skąd nadano ostatnie meldunki z zaginionych potem jednostek. Wiele z tych wypadków ma bogatą dokumentację, jednak na skutek wzrastającego zainteresowania opinii publicznej fenomenem Trójkąta Bermudzkiego, wypłynęły na światło dzienne nowe, nie znane jeszcze fakty. Poza tym stale dochodzą nowe informacje o kolejnych katastrofach.

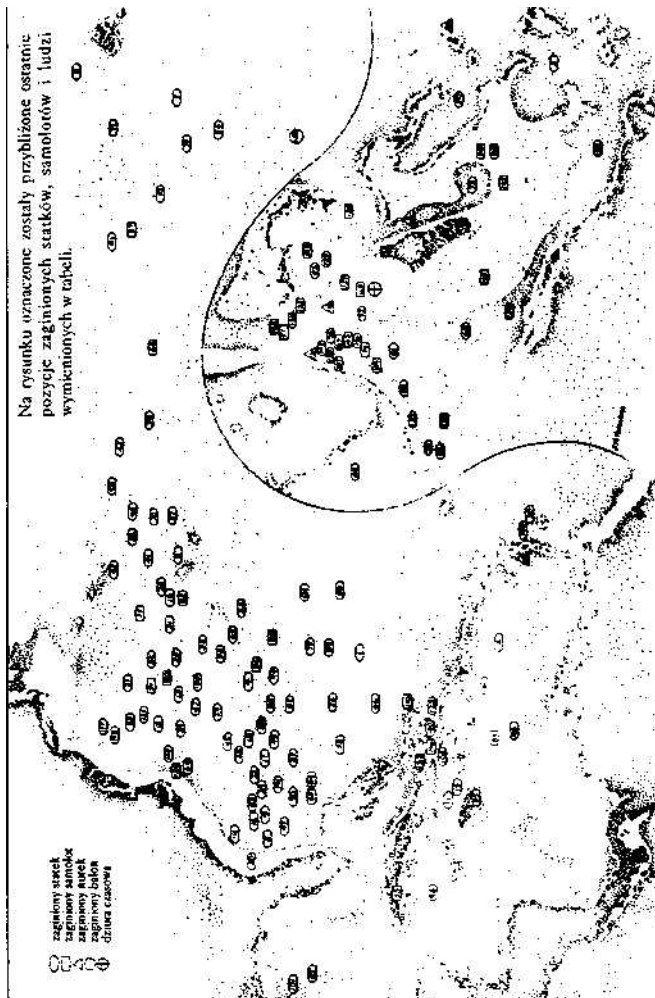
Na liście umieszczono wszystkie samoloty i statki, które zaginęły bez śladu lub dotychczas nie wyjaśnionych okolicznościach. Jej przestudiowanie daje możliwość przewartościowania informacji, jakie posiadamy na temat okoliczności towarzyszących zaginięciom. Chodzi o dane samolotów i statków oraz załóg i pasażerów z jednostek, które znajdowano potem dryfujące po morzu bez choćby osoby na pokładzie.

Powyższa lista jest z konieczności niepełna. Nie uwzględniono na niej samolotów Sił Powietrznych i Marynarki USA oraz statków i łodzi do dziś uważanych za zaginione w wyniku uprowadzenia, aktu piractwa bądź operacji politycznych i rewolucyjnych. Do tej ostatniej kategorii można zaliczyć przypadek oznaczony numerem 124, natomiast jednostki próbujące ucieczki z Kuby mogły zostać siłą zawrócone lub przepaść bez śladu z wielu innych przyczyn.

Jachty i małe samoloty podejrzane o uprowadzenie przez gangi lub piratów, mogą teraz pod inną nazwą transportować narkotyki na wodach Karaibów, mogą także znajdować się pod dyskretną obserwacją władz, które chcą w ten sposób ustalić nowe oznaczenia lub nazwy jednostek. W rezultacie można dotrzeć do ich nowego właściciela i poznać miejsca ich pobytu, często odległe od zaplanowanego celu podróży.

Z podanych wyżej względów nie rejestruje się wszystkich przypadków zaginięć. Mel Fisher, właściciel firmy zajmującej się poszukiwaniem zatopionych skarbów na Florydzie zwyczajowo przeszukuje dno morza przy pomocy wykrywacza metali, zanim

ośle tam swoich nurków. W ten sposób udało mu się zlokalizować iewielkie samoloty, w których często znajdowały się jeszcze ciała lotów. Niektórych jednostek nie zgłoszono nawet do rejestru zaginionych.



L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
1. 2.	1800 1814	USS Pickering	Między Gwadelupą a Delaware (Karaiby)	90 140
3.	(X) 1824	USS Wasn USS Wildcat	Z Kuby na Wyspy Thompsona	14
4.	1840	Rosalie (na pokładzie znaleziono jedynie kanarka)	Między Francją a Kubą	
5.	1843 (III)	USS Grampus	W okolicach St. Augustin	48
6.	1845	Bella (szkuner opuszczony przez załogę)	Zachodnie Indie	
7.	1855	James B. Chester (opuszczony przez załogę)	Na południowy-wschód od Azorów	
8.	1872 (XII)	Mary Celeste (brygantyna)	Na północ od Azorów	10
9.	1880 (I)	HMS Atlanta (statek szkolny)	Z Bermudów do Wielkiej Brytanii	290
10.	1881 (VIII)	Niezidentyfikowany szkuner, opuszczony przez załogę, zaginął ponownie jako Ellen Austin.	Na zachód od Azorów	
11.	1902 (X)	Freya (bark) (opuszczony przez załogę)	Z Kuby do Chile	—
12.	1908 (22.1)	Baltimore (bark)	Na wschód od Hampton Roads, Wirginia	9
13.	1908 (27.1)	George R. Vreeland (szkuner)	Na wschód od Hampton Roads, Wirginia	7
14.	1909 (18.LX)	George Taulane jr. (szkuner)	Na wschód od wybrzeża Georgii	7

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
15.	1909 (XI)	Spray	Z Miami do (jacht w podróży Zachodnich Indii dookoła świata)	1
16.	1909 (16.XI)	Martha S. Bement (szkuner)	Na wschód od Jacksonville (Floryda)	7
17.	1909 (18.XII)	Maggie S. Hart (szkuner)	Na wschód od Jacksonville (Floryda)	8
18.	1909 (23.XII)	Auburn (szkuner)	Na wschód od Jacksonville (Floryda)	9
19.	1909 (25.XII)	Anna R. Bishop (szkuner)	Na wschód od Jacksonville (Floryda)	7
20.	1910 (III)	USS Nina (pierwszy zaginiony parowiec)	Na południe od Savannah (Georgia)	
21.	1910 (26.111) 1913 (17.XIII)	Charles W. Parker (parowiec) George A. Ławry (szkuner)	Na południe od wybrzeża południowego Jersey Na wschód od Jacksonville (Floryda)	17 6
22.				
23.	1914 (29.1)	Benjamin F. Poole (szkuner)	Na wschód od Wilmington Północna Karolina	8
24.	1914 (27.11)	Fritz J. Babson (szkuner)	Na wschód od Jacksonville (Floryda)	7
25.	1915 (IV)	Bertha L. Basker (frachtowiec)	Z Nowego Jorku do St. Martin	
26.	1915 (IV)	Silva (frachtowiec)	Z Nowego Jorku na Antyle Holenderskie	—
27.	1915 (20.IV)	Maude B. Krum (szkuner)	Na wschód od St. Andrews Floryda	7







L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
28.	1916 (13.XI)	Brown Bros (bark)	Na wschód od Savannah, Georgia	12
29.	1917 (6.III)	Timandra (frachtowiec)	Na wschód od Norfolk, Wirginia	19
30.	1918 (III)	USS Cyclops (węglowiec US Navy)	Z Barbados do Norfolk Wirginia	309
31.	1919 (4.1)	Bayard Hopkins (szkuner)	Na wschód Norfolk Wirginia	6
32.	1920 (10.11)	Amelia Zeman (szkuner)	Na wschód Norfolk Wirginia	9
33.	1920	Hewitt (transport siarki)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
34.	1921 (I)	Carroll A. Deering (znaleziono tylko 2 koty)	Przylądek Hatteras	
35.	1921 (27.30)	Bagdad (szkuner)	Okolice Key West, Floryda	8
36.	1921	Monte San Michel (parowiec)	Na wschód od Wilmington Północna Karolina	
37.	1921	Esperanza de Larrinaga (parowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
38.	1921	Ottawa (tankowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
39.	1921	Cabedello (frachtowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
40.	1921	Steinsund (frachtowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
41.	1921	Florino (frachtowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
42.	1921	Svartskog (frachtowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
43.	1921	Albyan (bark)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
44.	1921	Yute (parowiec)	Z Nowego Jorku przez Trójkąt do Europy	
45.	1921	Raifuku Maru (frachtowiec)	Na zachód od Wysp Bahama	-
46.	1922 (11.11)	Sedgwick (szkuner)	Na wschód od Charleston Południowa Karolina	6
47.	1925	Cotopaxi (frachtowiec)	Między Charleston a Hawaną	-
48.	1926	Porta Nocą (pasażerski)	Między Isle of Pines a Wielkimi Kajmanami	-
49.	1926	Suduffco (frachtowiec)	Na południe od Port Newark	29
50.	1931	Stavanger (frachtowiec)	Na południe od Cat Insel Wyspy Bahama	43
51.	1931 (VI)	Curtis Robin (samolot)	W pobliżu Palm Beach, Floryda	2
52.	1932 (IV)	John and Mary (szkuner. opuszczony przez załogę)	50 mil na południe od Bermudów	
53.	1935 (Xn)	Wright Whirlwind (samolot)	Z Hawany na Isle of Pines	3
54.	1938(111)	Anglo Australian (frachtowiec)	Na południowy zachód od Azorów	39
55.	1940(11)	Gloria Colite (szkuner, opuszczony przez załogę)	200 mil na południe od Mobile, Alabama	"
50.	1941 (XI)	roteus (frachtowiec, siostrzany statek Cydopusa)	Z St. Thomas do Norfolk, Wirginia	





L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
57.	1941 (XII)	Nereus (frachtowiec, siostrzany statek Cyclopusa)	2 St. Thomas do Norfolk, Wirginia	
58.	1941	Mahukona (frachtowiec, przemianowany na Santa Clara)	600 mil na wschód od Jacksonville, Floryda	
59.	1942 (XI)	Paulus (pasażerski)	Z Zachodnich Indii do Halifaxu	—
60.	1943	Martin Mariner	150 mil na południe od Norfolk	19
61.	1944	Rubicon (frachtowiec, znaleziono tylko psa)	W pobliżu Wybrzeży Florydy	
62.	1945 (20.1)	B-25 (samolot)	MiędzyBermudami a Azorami	9
63.	1945 (18. VII)	PB-4YW (samolot)	Między Miami a Wyspami Bahama	15
64.	1945 (5.Xli;	5 bombowców torpedowych TBM-Avenger (lot 19)	225 mil na północny wschód od Fort Lauderdale, Floryda	14
65.	1945(5X11)	Samolot ratowniczy wysłany na pomoc bombowcom (p. 64)	225 mil na północny wschód od Fort Lauderdale, Floryda	13
66.	1945 (27 .XII)	Voyager II (szkuner)	Przybrzeżna linia żeglugowa	4
67.	1945 (27.XII)	Valmore (szkuner)	W pobliżu Wybrzeża Północnej Karoliny	4
68.	1946	City Belle (szkuner, opuszczony przez załogę)	300 mil na południowo wschód od Floryda	22
69.	1947 (2.XII)	B-54 Superforteca (samolot)	100 mil od Bermudów	—
70.	1948(30.1)	Star Tiger (Tudor IV) (samolot)	Na północny wschód od Bermudów	31

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
71.	1948(31.1)	Sam Key (typ Liberty-statek)	Na północny zachód od Azorów	43
72. 73.	1948(5.111)	Al Snyder (łódź kabinowa i skiff opuszczone przez załogę) Wild Goose (holowana łódź)	Między Sandy Key a Rabbit Key Tongue of Ocean	3 4
74.	1948 (28.HD)	DC-3 (samolot pasażerski)	50 mil od Miami, Floryda	35
75. 76.	1949(17.1)	Star Ariel (samolot-bliźniak Star Tigera) Driftwood (kuter rybacki)	Między Bermudami a Jamajką Między Fort Lauderdale, Miami a Bimini	20 6
77. 78.	1950(111)	Globemaster (samolot) Sandra (frachtowiec)	W północnym wierzchołku Trójkąta Bermudzkiego Między Puerto Cabello i Savannah	5 15
79.	1950 (VI) 1951 (4.XI)	Sao Paulo (holowana łódź brazylijskiej marynarki)	Na południowy zachód od Azorów	8
80.	1952 (2.II)	York Transport (samolot)	Na północny zachód od Bermudów	39
81.	1945 (IV)	samolot USNavy PBY	Na wschód od Jamajki	8
82.	1954(30 .X)	Super Constellation (samolot US Navy)	Na północ od Bermudów	42
83.	1954(5.XII )	Southern Districts (tankowiec)	w pobliżu wybrzeży Karoliny	34
84.	1955 (I)	Home Sweet Home (szkuner)	Z Bermudów przez Morze Sargassowe na Antiguę	7

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
85.	1955 (K)	Connemara IV (jacht żaglowy)	400 mil na południowy zachód od Bermudów	
86.	1956 (5.IV)	samolot transportowy B-25 (przebudowany)	Na południowy wschód od Bermudów	3
87.	1956 (VII)	Bounty (szkuner)	Między Miami a Bimini	4
88.	1956 (9.XI)	Samolot USNavy typu P5M	Okolo 300 mil na południe od Bermudów	10
89.	1958(1.1)	Revonoc (jacht żaglowy)	Między Key West a Miami	5
90.	1961 (25.IV)	Calista III (kecz)	Z Bahamów do Północnej Karoliny	6
91.	1962 (8.1)	Samolot KB-50 Windfall (szkuner)	Na wschód od Langley Field w stanie Wirginia W poblizu Bermudów	8
92.	1962			
93.	1962	Evangeline (szkuner)	Z Miami na Wyspy Bahama	-
94.	1963 (2.II)	Marinę Sulphur Queen (frachtowiec)	W Cieśninie Florydzkiej	39
95.	1963 (2.VII)	Sno' Boz (kuter rybacki)	Na południowy wschód od Jamajki w drodze do Kingston	40
96.	1963 (28.VIII)	2 odrzutowe tankowce stratosferyczne US Navy typu KC-135	300 mil na południowy zachód od Bermudów	11
97.	1963 (22.DC)	C-132 Cargo-master (samolot)	Na zachód od Azorów	10
98.	1964 (IV)	Nurkowie	Ma wschód od usko-ku w okolicach San Salvador	7

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
99-	1965 (5.VI)	C-119 (samolot transportowy)	Z bazy w Homestead do Grand Turk	<b>10</b>
	1965	El Gato (łódź)	Między Great Inagua i Grand Turk	<b>1</b>
100.	(28.X)	Southern Cities (holownik)	Między Freeport (Teksas) i Tuxpan (Meksyk)	<b>6</b>
	1966	Piper Cherokee (samolot)		<b>2</b>
101.	(1.XI)	Chase YC-122 (samolot)	Między Bimini i Miami	<b>4 4</b>
102.	1966 (XII)	Beechcraft Bonanza (samolot)	Między Palm Beach i Grand Bahama	<b>2</b>
103.	1967 (11.0)	Beechcraft Bonanza (samolot)		<b>2</b>
104.	1967 (14.1)	Beechcraft Bonanza (samolot)	W pobliżu Key Largo	<b>29</b>
105.	1967 (23.HI)	Samolot dwusilnikowy		<b>2</b>
106.	1967 (X)	Witchcraft (kabinówka)	Z Jamajki do Nassau	
107.	1967 (22.XII)	Elizabeth (frachtowiec)	Do Great Inagua 1 mila od Miami przy siódmej boi	
	1968 (5.IV)	Ithaca Island (frachtowiec)	W Cieśninie Zawietrznej	
108.	)	Cessna 172 (samolot)	Na Zachodnim Atlantyku w drodze z Norfolk do Wielkiej Brytanii	
109.	1968 (11.X)	Electron (katamaran)	W pobliżu Grand Turk na Bahamach	
110.	1969 (6.VO)	wraz z innymi czterema jachtami		
111.	1969 (10.Vi)		700 mil na zachód od Azorów	



LP.	Data	Narwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
112.	1969 (4.VIII)	Great Isaac Light (zaginięło dwóch lafarników, ich łódzie znaleziono przycumowane w zwykłym miejscu)	Great Isaac, Wyspy Bahama	2
113.	1969 (4.XI)	Southern Cross (jacht żaglowy)	W pobliżu Przylądka May	-
114.	1970 (IV)	Mikom'Iatridis (frachtowiec)	Z Nowego Orleanu do Zachodniej Afryki	30
115.	1971 (LX)	Phantom IIF4 (odrzutowiec)	85 mil na południowy wschód od Miami	-
116.	1971 (9.X)	Carible (frachtowiec)	Z Kolumbii do Republiki Dominikany	28
117.	1971 (31.X)	Lucky Edur (kuter rybacki znaleziony bez załogi)	W pobliżu wybrzeża Południowego Jersey	około 10
118.	1971 (XII)	Nurkowie	Rafa od zachodniej strony wyspy Andros, Tongue of the Ocean	2
119.	1972 (19.111)	Nurek, <b>zniknął</b> ze swojej <b>łodzi</b>	W pobliżu Fort Lauerdale, Floryda	1
120.	1973 (2.III)	Nurkowie	W pobliżu Pigeon Island u wzbrzeży St. Lucia	3
121.	1973 (21.III)	Anita (frachtowiec)	Na wschód od Norfolk, Wirginia	32
122.	1973 (22.111)	Defiance (jacht żaglowy, dryfujący bez załogi, ponownie zaginął)	Na północ od Santo Domingo	4
123.	1973 (25.V)	Navion 16 (samolot)	Między Freeport a West Palm Beach, Floryda	2

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
124.	1973 (17.VII)	Statek z uciekierami z Haiti (w konwoju)	W kanale Old Bahama	45
125.	1973 (10.VIII)	Beechcraft Bonanza	Między Fort Lauerdale i Great Abaco	4
126.	1973 (XI)	PBM Martin Mariner (samolot)	150 mil na południe od Norfolk, Wirginia	19
127.	1973 (19.XE0)	Lake Amphibian (samolot)	Między Nassau i Fort Lauerdale	2
128.	1974 (26.11)	P-3 Orion (balon)	1000 mil na Zachód od Wysp Kanaryjskich	1
129.	1974 (27.VIII)	Saba Bank (jacht żaglowy)	Z Nassau do Miami	4
130.	1974 (14.VU)	Cherokee Six (samolot)	Z West Palm Beach na Wyspy Bahama	6
131.	1974 (24.VII)	Dutch Treat (jacht żaglowy)	Z Cat Cay do Miami	-
132.	1975 (27.111)	Lockhead Lodestar (samolot)	Między Kajmanami a Fort Lauerdale	4
133.	1975 (22.IV)	Dawn (łódź do połowu krabów)	Na wschód od Floryda Keys w pobliżu Smith Shoals	3
134.	1975 (30.IV)	Magnum (łódź motorowa, znaleziona bez załogi, silnik nadal pracował)	20 mil od West End, Wyspy Bahama	
135.	1975 (24.VI)	Meridan (łódź żaglowa)	Między Bermudami a Norfolk, Wirginia	5
136.	1975 (27.YI)	Ketsch (dwumasztowiec)	Na północ od Bermudów	5

L.P.	Data	Nazwa i typ	Kurs lub ostatnia pozycja	Liczba osób na pokładzie (gdy są dane)
137.	1975 (27.VI)	Twin Beechcraft (samolot)	Na zachód od Great Inagua (Wyspy Bahama)	3
138.	1975 (9.K)	Ślizgacz oceaniczny	2 Bimini do Miami	3
139.	1975 (2.XI)	Boundless (holownik oceaniczny)	2 Miami do San Juan	5
140.	1975 (10.XII)	Speed Artists (kuter przybrzeżnomorski)	2 Barbados do Gwadelupy	5
141.	1975 (18.XII)	Imbross (tankowiec)	2 wybrzeża Florydy w drodze do Kanady	22
142.	1975 (XII)	Drosia (frachtowiec)	W pobliżu Przylądka Hatteras	-
143.	1976 (IV)	High Flight (tódź żaglowa)	2 Miami do Bimini	-

Choć lista zawiera również przypadki tajemniczych zaginięć nurków, to jednak jestem świadom tego, że nurkowie mogą zginąć z wielu różnych przyczyn. Popelnienie błędu, porwanie przez silny prąd płynący w podwodnych skałach i spotkanie z żarłocznym okazem miejscowej fauny to tylko niektóre z nich. Wypadki zaznaczone na liście miały jednak w sobie coś niezwykłego, bo jak inaczej nazwać zniknięcie nurka w spokojnej wodzie kilka metrów od łodzi? Przykładem może tu być David La France (nr 119), który zaginął bez śladu w trakcie sprawdzania kilu łódki, Ann Gunderson i Archie Forfar (nr 118), którzy na oczach innych nurków zeszliz pod wodę w pobliżu uskoku od zachodniej strony wyspy Andros i już nigdy nie wrócili czy też doktor Morris, jego żona i ich gość (nr 120), którzy zaginęli podczas nurkowania ze swojej łodzi niedaleko Santa Lucia.

Podejrzenie, że w Trójkącie Bermudzkim działają jakieś naturalne lub świadomie kontrolowane siły spowodowało, że zaczyna się łączyć ze sobą nie wyjaśnione zaginięcia nutków, pływaków,

plażowiczów a nawet latarników (nr 112). Mówił o tym przekonująco premier Grenady na forum Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych. Kolejną zagadkę stanowi tajemnicze znikanie ludzi z pokładów małych statków oraz łodzi, które znajdowano potem dryfujące po morzu. Jeśli samoloty i statki dostały się w zasięg huraganów, wirów czy innych niszczących sił, to dlaczego wyszły z nich nietknięte a zaginęli jedynie ludzie?

Pewien psychiatra i kilku psychologów próbowali niezależnie od siebie znaleźć odpowiedź na to pytanie i doszli do wniosku, że ludzie musieli wpaść w taką panikę, iż woleli rzucić się do morza niż zostać na pokładzie i stanąć twarzą w twarz z przyczyną swojego lęku. We wspomnianej już scenie z *Burzy* znajdziemy fragment dziwnie przypominający powyższą hipotezę:

„...Febrę szaleństwa każda czuła dusza  
Rozpacz do dziwnych prowadziła czynów,  
Wszyscy prócz majtków skoczyli do fali  
Ze statku...”

(przekład Leon Ulrich)

Innym dziwnym aspektem tej sprawy jest fakt, że tylko nieliczne jednostki wysłały lub były w stanie wysłać sygnał SOS albo MAYDAY. Byłoby to bardziej zrozumiałe w przypadku samolotów, ponieważ nagła eksplozja może zagłuszyć sygnał. Jednak statki prawie zawsze mają możliwość nadania SOS lub MAYDAY. Zostało to udowodnione w czasie II wojny światowej, kiedy okręty były atakowane torpedami łodzi podwodnych. Nasuwa się wniosek, że jest wysoce nieprawdopodobne, aby tak wiele zarejestrowanych zaginięć nastąpiło bez wcześniejszego wezwania pomocy. Ponieważ jednostki często ginęły po nadaniu rutynowych komunikatów, wygląda na to, że w rejonie Trójkąta mamy do czynienia z kłopotliwą, ale i groźną tajemnicą. Cokolwiek się stało, musiało nastąpić tak szybko, że nie starczyło czasu na nadanie SOS. Nieliczne przechwycone komunikaty były tak niezwykle, że najczęściej je lekceważono.

Możliwe jest oczywiście, że nagle zakłócenia uniemożliwiły łączność radiową. Jest to fakt dobrze znany samolotom i statkom, które doświadczyły zakłóceń magnetycznych i elektronicznych występujących okresowo w Trójkącie Bermudzkim. Załogi obserwowały wadliwe funkcjonowanie przyrządów, igły kompasów,

które kręciły się w kółko jak oszalałe. Dochodziło również do zatrzymania systemów napędowych i utraty kontroli nad maszyną. Niektóre widziały dziwną lunę czy mgłę albo tzw. „mleko”, w którym nie można było rozpoznać kształtów, a ląd zlewał się z morzem, gdyż wszystko tonęło w białej mgle. Mimo tych trudności nielicznym udawało się opuścić nieprzyjazny obszar i odzyskać kontrolę nad maszynami.

Gdyby przerwy w łączności radiowej i zakłócenia w pracy przyrządów występowały tylko w jednej części Trójkąta, to można przypuszczać, że źródło niezwyklej siły magnetycznej jest umiejscowione na ograniczonym obszarze dna morskiego. Podobne rejony na lądzie i morzu znajdują się również w innych częściach świata. Rzecz w tym, że jeśli chodzi o Trójkąt, anomalie dają o sobie znać w różnych miejscach i czasie - jest to okoliczność, która może być kluczem do rozwiązania zagadki Trójkąta Bermudzkie-

## WIEŚCI OD ZAGINIONYCH (I PRAWIE ZAGINIONYCH)

Kiedy próbujemy ocenić prawdopodobne przyczyny zaginięć oraz charakterystyczne okoliczności, jakie im towarzyszą, nie sposób pominąć analizy ostatnich komunikatów wysłanych przez statki i samoloty. Zastanawiający brak rozbitków i wraków sprawia, że to one powinny dostarczyć nam przynajmniej kilku wskazówek. Tak się jednak składa, że właśnie te komunikaty tworzą tajemnicę otaczającą ginące jednostki.

W wielu przypadkach nie otrzymano w ogóle żadnej wiadomości. W innych, bez względu na to, czy dotyczyły one statku czy samolotu, zastanawiający jest fakt, że meldunki odebrane na ziemi określają warunki rejsu lub lotu jako zadowalające lub normalne. Jednym słowem, nie działo się nic szczególnego, z wyjątkiem tego, że jednostka nigdy nie dotarła do celu.

„Ostatnie wiadomości” ze statków i samolotów, które następnie miały zginąć bez śladu, mogły zostać nie dostrzeżone, ponieważ nie odbiegły od rutynowych meldunków. Nie było w nich wzmianki o zbliżającym się niebezpieczeństwie. Inne wyrażały zaskoczenie, dezorientację lub strach, jednak bez wyraźnego określenia źródła zagrożenia. Do tej kategorii należy przypadek czarterowego samolotu pasażerskiego DG-3, który właśnie podchodził do lądowania (nr 74). Pilot powiedział: „Zbliżamy się do lotniska... Widzimy już światła Miami. Na pokładzie wszystko w porządku. Zgłosimy się później po instrukcje lądowania...” W chwilę później DC-3 zginął bez śladu wraz z załogą i pasażerami.

Wiele brytyjskich samolotów pasażerskich nadawało całkiem normalne komunikaty, zanim zniknęły na zawsze, jak w przypadku „Tudor IV Tiger” (nr 70) i jego siostrzanej maszyny „Star Ariel” (nr 75). Potwierdzony oficjalnie meldunek ze „Star Tigera” brzmiał następująco: „Pogoda i warunki lotu wyśmienite... Oczekuję planowego lądowania”. Komunikat ze „Star Ariela” zawierał stwierdzenie: „...Osiągnęliśmy przewidziany pułap. Oceniam, że dotrzemy do Kingston zgodnie z planem. Zmieniam częstotliwość, żeby nawiązać kontakt z Kingston...”

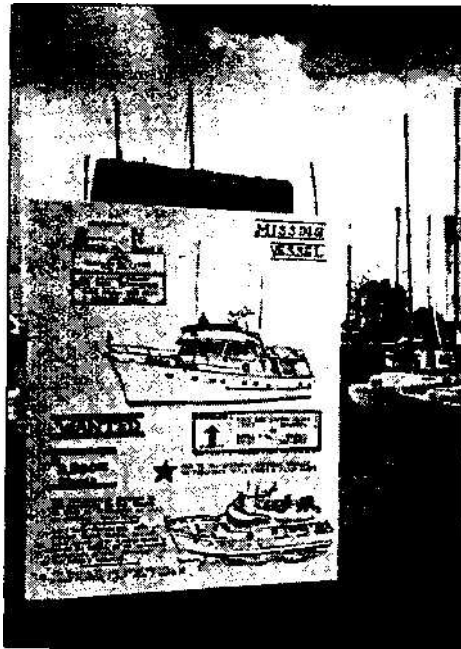
Ze „Star Tigera” odebrano później jeszcze dwa tajemnicze meldunki; jeden z nich udało się złapać wielu radioamatorom. Najpierw przeliterowano alfabetem Morse’a wyraz „Tiger”, a potem nastąpił komunikat słowny, w czasie którego jakiś głos wielokrotnie powtarzał znaki rozpoznawcze maszyny „G-A-H-N-P”. Drugi sygnał odebrała jedynie jednostka Straży Wybrzeża w Nowej Funlandii. Oba były bardzo ciche i nie ma dowodu na to, że rzeczywiście pochodziły z samolotu „Star Tiger”, gdyż w chwili, gdy je nadał już od wielu godzin nie mógł mieć ani kropli paliwa. Tajemnica staje się więc jeszcze bardziej zagadkowa.

Wielkie i małe statki oraz łodzie ginęły bez śladu w chwilę po nadaniu rutynowych meldunków. Frachtowiec „Anglo Australian” (nr 54) nadał komunikat: „Wszystko w porządku”. Znany żeglarz regatowy Harvey Conover płynący na „Revonocu” (nr 89) wysłał do swego klubu jachtowego ostatnią, wesołą wiadomość z Key West, w której informował, że przyplynie za 45 minut i prosił: „Trzymajcie dla mnie miejsce przy barze”. Nigdy tam nie dopłynął...

Niektóre ostatnie wiadomości wysyłane przez statki i samoloty były przerywane i zakłócane; wiele innych odbierano na długo po zaginięciu jednostki (np. ze „Star Tigera”), traktowano je jako żart i zupełnie ignorowano. Frachtowiec „Anita” (nr 121), który zaginął i prawdopodobnie zatonął 21 marca 1973 roku nadawał komunikaty jeszcze dzień później.

„Scorpion”, łódź podwodna Marynarki Wojennej USA, zaginął 21 maja 1968 roku w drodze powrotnej do Norfolk w stanie Wirginia, ale z pokładu nadal nadchodziły komunikaty nadawane na kanale bardzo niskiej częstotliwości (tzw. kanał VLF). Specjaliści wojskowi ustalili miejsce emisji, ale niczego nie znaleziono. „Scor-

piona" odnalazł na dnie oceanu „Miyar”, statek badawczy radzieckiej marynarki wojennej, ale stało się to 400 kilometrów morskich na południowy wschód od Azorów, czyli setki mil od miejsca, skąd nadeszły pierwsze sygnały radiowe. John Keel, badacz zajmujący się tajemniczymi zaginięciami i niezwykłymi zjawiskami na całym świecie, skomentował stwierdzenie specjalistów wojskowych, jakoby sygnał nadawany przez „Scorpiona” na kanale VLF był jedynie oszustwem, w następujący, nader trafny sposób: „Jaki to rodzaj oszustwa? Czyżby jacyś przedsiębiorcy żartownisie weszli w posiadanie bardzo drogiego i praktycznie niemożliwego do zdobycia



*„Listgończy” statku, jeden z wielu, jakie widuje się w portach Florydy i Bahamom. W okolicach wybrzeży USA zaginęło w latach 1974-1976 ponad 600 jednostek, wiele z nich w Trójkącie (fot. Dick Winer).*



urządzenia nadawczego VLF wraz z kopią spisu tajnych kodów Marynarki Wojennej, załadowali to wszystko na łódź, wypłynęli na środek Atlantyku, wysłali symulowane sygnały radiowe i uciekli płynącej w pośpiechu, olbrzymiej flocie jednostek poszukiwawczych?"

Z zaginionych bez śladu statków rzadko docierały ostatnie meldunki a jeśli nawet tak, to bardzo tajemnicze. Japoński frachtowiec „Raifuku Maru” (nr 45) wysłał w połowie drogi między Florydą i Kubą wołanie o pomoc a potem nadszedł meldunek: „Niebezpieczeństwo jak sztylet... Przybądźcie!... Nie możemy uciec...” W tym momencie pojawia się pytanie: dlaczego wzywali ewentualnych ratowników, by podzielili ich tragiczny los, skoro ucieczka rzeczywiście była niemożliwa? Przypomina to pamiętny, gorąco dyskutowany komunikat z 5 grudnia 1945 roku: „Proszę za mną nie lecieć!”

Inna ostatnia wiadomość o raczej uwaga pochodziła z małego, „niezatapialnego” jachtu „Witchcraft” (nr 107), a wypowiedział ją właściciel, Dan Burack, do swego towarzysza Petera Patricka Hogana. Obaj mężczyźni chcieli obejrzeć bożonarodzeniową iluminację Miami, więc popłynęli do boi numer siedem przy wejściu do portu. Dan Burack skontaktował się ze Strażą Wybrzeża i poprosił o pomoc, ponieważ stwierdził uszkodzenie śruby. Kiedy łódź Straży dotarła do siódmej boi, nie znaleziono niczego, mimo intensywnych poszukiwań. Ostatni przechwycony komunikat nie był przeznaczony do wiadomości funkcjonariuszy Straży. W pewnym momencie Dan Burack powiedział do Patera Hogana: „Takiego jeszcze nie widziałem”. Rzeczywiście, bardzo zagadkowe i tajemnicze sformułowanie. Niezwykłość zdarzenia podkreślają jeszcze strażnicy, którzy odpowiadając na liczne zapytania dotyczące losu obu żeglarzy, mówili: „Zaginęli, ale nie sądzimy, by się rozbili”.

Ze wszystkich tych, częściowo świadomie, a częściowo niezamierzenie nadanych komunikatów, jakie nadeszły z jednostek morskich i powietrznych zaginionych w Trójkącie, najniezwyklejsza była seria meldunków z pięciu bombowców TBM Avenger i wysłanego ich śladem samolotu ratowniczego „Martin Mariner” (nr 65), które przepadły bez śladu na krótko po starcie z bazy w Fort Lauderdale.

Biorąc pod uwagę szereg późniejszych, podobnych sytuacji, należy przypomnieć, że Lot 19, bo tak oznaczono wyprawę eska-

, był pierwszym znanym przypadkiem, w którym mamy do czynienia z typowymi zjawiskami występującymi w Trójkącie. Opisywali je „na gorąco” piloci bombowców, po których przepadł notem wszelki ślad. Pewne aspekty ich meldunków dają nam wgląd w późniejsze wydarzenia, gdyż możemy zakładać, że inne zaginione jednostki widziały i przeżyły coś podobnego. Opowiadają one o tych samych fenomenach, z którymi spotkały się osoby nadal żyjące. W chwili katastrofy przebywały one na szczęście na obrzeżach silnych burz lub pól magnetycznych (o ile są to pola magnetyczne).

Kiedy porównuje się ich wypowiedzi z komunikatami z 5 grudnia 1945 roku, można sobie wyobrazić, co się stało ze statkami i samolotami, gdy weszły w rejon działania skumulowanych zjawisk występujących zwykle w różnych miejscach. Podobieństwa są wprost zadziwiające:

1) Złe funkcjonowanie przyrządów.

Gdy porucznik Charles Taylor, dowódca eskadry pięciu bombowców TBM Avenger powracających z ćwiczebnego lotu do bazy w Fort Lauderdale nawiązał kontakt z wieżą kontrolną, jego pierwszy meldunek alarmowy dotyczył źle działających przyrządów i utraty kierunku. Rozmowa miała następujący przebieg:

DOWÓDCA ESKADRY, PORUCZNIK CHARLES TAYLOR: Wzywamy wieżę... Sytuacja awaryjna. Chyba zesliśmy z kursu. Nie możemy dojrzeć lądu... Powtarzam. Nie widzimy lądu.

WIEŻA KONTROLNA: Jaką ma pan pozycję ?

DOWÓDCA ESKADRY: Nie jesteśmy pewni swojej pozycji. Nie jesteśmy nawet pewni, gdzie w ogóle jesteśmy... Wygląda na to, że się zgubiliśmy.

WIEŻA: Proszę zawrócić na zachód.

DOWÓDCA ESKADRY: Nie wiemy, gdzie jest zachód. Wszystko jest niewłaściwe... dziwne... Nie możemy określić kierunku. Nawet morze wygląda nie tak, jak powinno...

Piloci pozostałych czterech bombowców wysłali podobne komunikaty i spostrzeżenia dodając, że ich kompasy „zwariowały”. Nieprawidłowe działanie przyrządów w Trójkącie Bermudzkim stwierdzono tak wiele razy, że na mapach nawigacyjnych oznaczono<sup>no</sup> go jako obszar występowania anomalii magnetycznych i czę-

stych przerw w łączności radiowej. Obracające się w kółko igły kompasów zaobserwowano na statkach już w czasach Kolumba, a w samolotach od pierwszych lotów Lindbergha.

Ogólne zainteresowanie wypadkami zachodzącymi w Trójkącie dodało odwagi pilotom wojskowym, którzy zaczęli otwarcie mówić o przeżyciach, jakich doznali dokładnie w tym samym miejscu, w którym zaginęło przypuszczalnie pięć bombowców. Jeden z wypadków zdarzył się dwa lata wcześniej. Kierujący bombowcem B-24 porucznik Robert Ulmer leciał przy dobrej pogodzie na wysokości 3000 metrów na wschód od Wysp Bahama. Nagle stracił kontrolę nad maszyną, którą zatrzęsło tak, jakby za chwilę miała się rozlecieć na kawałki i w kilka sekund straciła wysokość lecąc w dół 1300 metrów. Ponieważ nie słuchała sterów i wydawało się, że nic nie uratuje jej przed runięciem do morza, załoga katapultowała się. Ocalili - wszyscy oprócz dwóch. Opuszczony przez ludzi samolot wzniósł się, przeleciał nad Zatoką Meksykańską w stronę Meksyku i rozbił się dopiero 2300 kilometrów dalej uderzając w górę.

Oficer nawigacyjny biorący udział w tym locie, doktor Robert Digby z Lensing w stanie Michigan, wyraził podobną opinię („The National Enquirer”, 4.05.1976) jak wielu innych długoletnich obserwatorów tego obszaru: „Nie wiedzieliśmy wówczas nic o Trójkącie... ale sądzę, że coś się tam dzieje; że w tym rejonie działa jakaś tajemnicza siła. Nie ma po prostu żadnego logicznego wytłumaczenia tego, co tam przeżyliśmy...”

Jest jeszcze jeden interesujący fakt. Przed opuszczeniem maszyny pilot ustalił kurs północno-wschodni, choć nie bardzo wierzył w to, że B-24, nad którym stracił kontrolę, w ogóle zareaguje. Bez względu na to, co skierowało samolot do Meksyku, ważne jest, że zmienił on kurs o prawie 180 stopni.

Źle funkcjonujące przyrządy pokładowe stawały się często powodem utraty kursu przez samoloty lecące w Trójkącie, choć większość pilotów odnajdowała go z powrotem. Kapitanowie statków i łodzi wycieczkowych nie wiedzieli nagle, gdzie się znajdują, dowódcy frachtowców zdawali się na swoje kompasy i ich jednostki osiadały na mieliźnie, statki pasażerskie rozбивały się na rafach i to w takich miejscach, których każdy szczegół zaznaczony był na mapach nawigacyjnych. Do wszystkich tych sytuacji doszło z winy

przyrządów, które z niewiadomych przyczyn przestawały nagle prawidłowo działać.

Elektromagnetyczne wskaźniki na łodziach podwodnych funkcjonowały czasem nieprawidłowo, ale był to efekt występowania podwodnych źródeł sił elektromagnetycznych. W lutym 1955 roku podwodny łodołamacz „Tigrone” SS-419 wjechał na jedyny podwodny szczyt, jaki znajdował się na całym obszarze. Przy prawidłowo pracujących przyrządach opłynąłby go w odległości 6 kilometrów. Zgodnie z relacją Teda Hunta z North Bergen w stanie New Jersey, który w lutym 1955 roku był członkiem załogi Tigrone’a, stuczterometrowa łódź podwodna z 74 osobami na pokładzie odbywała ćwiczenia określone jako „taktyczna inspekcja gotowości bojowej” i znajdowała się w południowej części Trójkąta między Puerto Rico a St. Thomas. Jednostka wyposażona w najnowocześniejsze radary i sonary poruszała się w ściśle wyznaczonej strefie, którą zwyczajowo wykorzystywano do przeprowadzania manewrów, ponieważ był to absolutnie bezpieczny rejon o powierzchni 30 kilometrów kwadratowych. W trakcie ćwiczeń łódź miała spróbować „ukryć się przed wrogimi niszczycielami”. Na głębokości 130 metrów uderzyła nagle w podwodną skałę, zatrzęsała się i stanęła.

Oto relacja Teda Huntera: „Dziób był wgnieciony. Większość z nas myślała, że zatoniemy. Zresztą każda normalna łódź podwodna zatonąłaby, ale nasza miała wzmocniony dziób przystosowany do łamania lodu i dzięki temu przeżyliśmy. Potem zbadano kompas, wysokości- i głębokościomierze oraz systemy kierowania, ale niczego nie znaleziono. Przykre było to, że choć pozornie wszystko pracowało normalnie, to jednak zoczyliśmy z kursu sześć kilometrów i uderzyliśmy w skałę - jedyną niebezpieczną przeszkodę w tej części Atlantyku. Zarówno żyrokompas jak i kompas magnetyczny, które powinny przejść wtedy funkcje kontrolne, nie działały prawidłowo. Nigdy nie mogłem zrozumieć, co się wtedy stało, dopóki nie usłyszałem opowieści o Trójkącie<sup>1</sup> o tym, w jaki sposób giną tam statki i samoloty. Wiem tylko, że pracowały wtedy przyrządy i że o mało co nie straciliśmy łodzi”.

2) Utrata orientacji.

Porucznik Taylor i inni piloci z jego eskadry wspominali o poczuciu utraty orientacji w przestrzeni i wrażeniu, że wszystko wo-

kół było jakieś dziwne. Rozmowa między nimi zawiera uwagi o tym, że nie są w stanie rozpoznać kierunku, że chyba przelecieli nad Florydą, dotarli nad Zatokę i lecą z powrotem na wschód w stronę oceanu. Utraty orientacji w znanym terenie doznali również inni piloci lecący w Trójkącie. Jak zobaczymy w rozdziale szóstym, jest to zjawisko występujące również obecnie. Piloci znajdują się nagle nad wyspami, nad którymi wcale nie chcieli przelatywać albo nie rozpoznają terenu, gdyż „nie wygląda tak, jak powinien”.

Zdarzało się, że mimo absolutnie normalnych warunków lotu, pilotom zaczynało się kręcić w głowie, tracili orientację i następowało to w tym samym momencie, w którym przestawały funkcjonować przyrządy. Z czymś takim spotkał się komandor Marcus Billson z Miami a było to w tym samym roku i miejscu, w którym zaginęło pięć bombowców TBM Avenger. 25 marca 1945 roku Komandor Billson kierował samolotem TBM z Banana River na Florydzie do Grand Bahama. (Pierwszy samolot ratowniczy wysłany na pomoc eskadrze bombowców też należał do serii TBM. Niektórzy teoretycy przypuszczają, że eksplodował w czasie akcji ratunkowej. Jednak komandor Billson uważa, że TBM-y nie są niebezpieczne i że nie mają złej opinii u pilotów.)

Oto, co powiedział komandor: „Lecieliśmy w nocy i znajdowaliśmy się mniej więcej w połowie drogi między bazą w Banana River a Grand Bahama, kiedy się zaczęło. Wskazówka radiokom-pasu kręciła się w kółko. Z powodu zakłóceń nie można było skorzystać z radia. Nie działały przyrządy. Noc była ciemna, nie było widać morza, nieba, gwiazd i chmur, tylko nieprzeniknioną czerń. Nagle zaczęło mi się kręcić w głowie, był to jedyny podobny atak, jaki kiedykolwiek miałem w ciągu 5000 wylatanych godzin. Nie wiedzieliśmy, gdzie lecimy, więc zawróciliśmy i próbowaliśmy odnaleźć drogę powrotną do Banana River. Gdy zbliżyliśmy się do bazy, przyrządy znów zaczęły funkcjonować. Przez cały czas zastanawiałem się nad tym dziwnym zajściem, ale nie zdawałem sobie sprawy, że łączy się ono z Trójkątem, dopóki nie stał się publicznym tematem rozmów”.

3) Anomalie czasowe oraz przerywanie łączności radiowej.

Chociaż pierwszy kontakt radiowy nawiązany przez porucznika Taylora był normalny, tzn. mógł nadawać i odbierać wiadomości

wieży kontrolnej, to jednak łączność zerwała się, gdy tylko eska- zaczęła mieć kłopoty. Piloci nie słyszeli już ziemi, ale kontrolery odbierali wymieniane przez nich uwagi na temat kierunku, którym lecą i czasu, jaki mogą spędzić w powietrzu, jeśli nie znajdą miejsca lądowania. Słyszano, jak rozmawiają o wyspie, nad którą orzelatywali i której nie potrafili zidentyfikować. Chwilę później piloci nawiązali łączność z innym znajdującym się w pobliżu samolotem. Kierujący nim porucznik Robert Cox zaofiarował swą pomoc, ale usłyszał: „Proszę za mną nie lecieć!”

Wiele innych samolotów i statków traciło w Trójkącie łączność radiową. W przypadku Carolyn Cascio (nr 110) lotnisko na wyspie Grand Turk odbierało jej rozmowy z pasażerem, ale pilotka nie słyszała podanej z wieży procedury lądowania. Podobny wypadek, do którego doszło w 1962 roku w Nassau stał się przyczyną wszelkich możliwych spekulacji. Samolot zbliżający się do Nassau nie odbierał komunikatów podawanych z wieży, mimo że kontrolerzy odpowiadali na pytania zadawane przez pilota. Choć warunki pogodowe w okolicach lotniska były tego dnia doskonałe, pilot nie potrafił go znaleźć ani określić własnej pozycji. Po raz kolejny sprzęt radiowy funkcjonował tylko w jedną stronę. Pilot wielokrotnie prosił wieżę o instrukcję i zgodę na lądowanie, po czym radio zamilkło i już nigdy więcej nie słyszano o maszynie, której nawet nie zdążono zidentyfikować.

Należy też wspomnieć o zniekształconych komunikatach wysyłanych z pięciu bombowców Avenger. Kod wywoławczy Lotu 19 „FT-FT-FT” był odbierany bardzo słabo i zanikł zupełnie, zanim określono miejsce, skąd został wysłany. Poza tym, tak samo jak w przypadku samolotu „Star Tiger”, nadszedł on w momencie, gdy samoloty nie mogły już mieć paliwa. W tym i innych wypadkach istnieje możliwość, że meldunki „przeskoczyły” jakiś okres czasu na skutek działania nie odkrytych jeszcze sił magnetycznych. Podobną sytuację przeżył pilot samolotu wojskowego P-2 (patrz rozdział 7). Wysyłane przez niego sygnały wzywające pomocy zostały odebrane bardzo późno. Kiedy udało mu się wreszcie jakoś wylądować, bo nie doczekał się pomocy, spytano go, czy chce wziąć udział w poszukiwaniu samolotu. Gdy podano mu szczegóły, zrozumiał, że miał szukać samego siebie!

#### 4) Białe lub ogniste mgły.

Ostatnie komunikaty odebrane z bombowców, zanim zerwała się łączność, zawierały dziwne zdanie: „Wygląda to tak, jak gdybyśmy weszli w białą wodę”. Tego sformułowania używa się w odniesieniu do spienionych wód wodospadu lub kipieli morskiej i nie bardzo pasuje ono do sytuacji, w której eskadra bombowców próbuje odnaleźć ląd. Przypuszczano, że piloci mówili o wejściu w „mleko”, tzn. lekką mgłę czy kłęby pary występujące czasem nawet przy względnie dobrej pogodzie i zacierające różnicę między niebem, morzem i horyzontem, tak że pilot traci orientację, doświadcza poczucia nierzeczywistości i zagubienia w swojej „wewnętrznej przestrzeni”.

Dziwne doświadczenia w chmurach pary stały się również udziałem innych załóg. Niektóre z nich zostały opisane w książce *Trójkąt Bermudzki*. Zalicza się do nich przypadek pilota Chucka Wekeley'a (listopad 1964), który w czasie nocnego lotu z Andros do Miami, przy bardzo dobrej widoczności, zauważył płomiennie żarzącą się mgłę, która pojawiła się nagle na prawym skrzydle jego samolotu, objęła kadłub i lewe skrzydło, wpłynęła do kabiny, pokryła tablicę przyrządów, tak że wszystkie wskaźniki i urządzenia elektromagnetyczne „zupełnie oszalały”, a w końcu otoczyła pilota, który też zaczął świecić.

Wiele tajemniczych wypadków zdarza się również w Tongue of the Ocean - głębokim na dwa kilometry rowie oceanicznym między Andros a łańcuchem Exuma. Tam właśnie pojawia się często pojedyncza chmura albo obłok mgły i otula holowanie jednostki, z których wiele znika na zawsze (jak np. „Wild Goose”, dwudziestometrowy kuter do połowu rekinów). Inną niesamowitą przygodę przeżył kapitan pięćdziesięciometrowego holownika „Good News”. Don Henry ujrzął obłok mgły przykrywający holowaną przez niego łódź, ale najgorsze było to, że nie dawała się z niej wyciągnąć! Walka z holem była bardzo długa i męcząca, tym bardziej, że z niewiadomych powodów na całym holowniku zabrakło nagle prądu. Jednak tym razem udało się i obie jednostki opuściły niesamowite miejsce w całości.

Niezwykłe mgły lub chmury „elektromagnetyczne” wydają się powodować niekiedy efekt przesunięcia w czasie: Bruce Ger-non odbył podróż w niedaleką przyszłość, samolot National Airli-

nes 727 zniknął na dziesięć minut z ekranu radaru na lotnisku w Miami, po czym okazało się, że „zgubił” te minuty gdzieś po drodze. Dla pewnego pilota lecącego do Bimini czas się zatrzymał. W pewnej chwili wleciał w pojedynczą chmurę i pozostawał w niej przez 15 minut. Lot w chmurze przebiegał bez najmniejszych zakłóceń, nie natknął się nawet na przeciwny wiatr, ale kiedy z niej wyleciał, stwierdził, że jest dokładnie w tym samym miejscu, co przed kwadransem.



*Nocna fotografia białej wody w pobliżu wyspy Andros na Bahamach (zdjęcie lotnicze). Pilot Jim Richardson wylądował na niej i pobrał próbki. Okazało się, że zawiera ona duże ilości siarki, a także stront i lit. Białą wodę bierze się często za lawice ryb, jednak istnieje możliwość, że wypływa ona ze szczelin oceanu i jest pochodzenia wulkanicznego (fot. J. M. Valentine).*

Strefa „mleka” lub „białej wody”, o której wspominali piloci Lotu 19, miała chyba związek z anomaliami zachodzącymi w chmurach, ponieważ tak jak one powodowała przesunięcie się w czasie. Jednak w przypadku eskadry bombowców nie wiadomo, jak długo trwał ten efekt. Choć wszystkim zaginięciom i niezwykłym przeżyciom, jakich doznały załogi statków i samolotów towarzyszyły prawdopodobnie te same niezwykle zjawiska, to nie mieliśmy do tej pory możliwości stwierdzić, czy siły działające w Trójkącie Bermudzkim są pochodzenia naturalnego czy nie. W każdym razie





statki i samoloty znajdujące się w określonym czasie i miejscu w sferze działania kombinacji odpowiednio skumulowanych warunków wydają się schodzić na jakiś alternatywny kurs, rodzaj „drogi stąd”. W wielu przypadkach jest to droga „droga w niepamięć”, przynajmniej w odniesieniu do „tu i teraz” w naszej czasoprzestrzeni.

Nagłość, z jaką ginie wiele jednostek nie pozostawiając po sobie żadnych śladów, skłoniła niektórych badaczy zjawisk w Trójkącie do sformułowania przypuszczenia, że maszyny i ludzi porwały istoty pozaziemskie lub rasa żyjąca we wnętrzu Ziemi i że służą im teraz do celów kolekcjonerskich, badawczych lub jakiś innych, dla nas niewyobrażalnych. Biorąc pod uwagę tę możliwość warto by było sprawdzić, czy na podanej liście występują częściej jednostki przewożące określony ładunek, samoloty konkretnego typu czy też ludzie o specyficznych cechach charakteru lub eksperci w wybranych dziedzinach. Rodzaj ładunku nie daje dowodu na to, co preferują pozaziemscy porywacze: „Sandra” (nr 78) przewoziła środki owadobójcze, „Marinę Sulphur Queen” (nr 94) - oleje roślinne i sodę kaustyczną, „Anita” (nr 121) - węgiel, „Ithaca Island” (nr 109) - zboże, „Ottawa” (nr 38) i „Esperanza” (nr 37) - nie przetworzoną ropę naftową, „Hewitt” (nr 33) - siarkę, „Proteus” (nr 56) i „Nereus” (nr 57) - boksyt, „City Belle” (nr 68) - drewno budowlane a „Elizabeth” (nr 108) - papier.

Kiedy przyjrzymy się bliżej rejestrowi zaginionych jednostek, stwierdzimy, że spośród maszyn należących do Marynarki Wojennej i Sił Powietrznych USA wiele zaginęło w okresie pokoju (wykluczone akcje wroga), że są wśród nich odrzutowce i superodrzutowce tworzące wzorcową kolekcję wszystkich nowoczesnych samolotów wojskowych. Brakuje tylko pojazdów kosmicznych, choć w ich pobliżu zaobserwowano obecność UFO.

Gdy choć raz popuścimy wodze naszej fantazji, jak uczynili to niektórzy badacze Trójkąta Bermudzkiego i weźmiemy pod uwagę możliwość porwania tych jednostek przez istoty pozaziemskie, to i tak trudno nam będzie zbadać, według jakiego klucza działały. Wydaje się, że nie ma żadnego wspólnego mianownika, z jednym niepokojącym wyjątkiem: we wszystkich przypadkach, bez względu na to, czy zniknęły samoloty czy statki, czy ginął po nich wszelki

ślad, czy też odnajdywano je jakiś czas później, ludzie ginęli zawsze i bez wyjątków.

Odnaleziono dość dużo statków umieszczonych na naszej liście. Zdarzyło się nawet, że na pokładzie były zwierzęta, np. kanarek na „Rosalie” (nr 4), pies na „Rubiconie” (nr 61) i dwa koty na „Caroll A. Deering” (nr 34). Zwierzęta były zagłodzone, ale to nie daje oczywiście żadnego wytłumaczenia nieobecności pasażerów i załogi-

Wśród zaginionych osób było wielu prominentów: generał dywizji sir Arthur Coningham, który znajdował się na pokładzie „Star Tigera”, Harvey Conover, żeglarz światowej sławy płynący na „Revonocu”, znany dzokej Al Snyder (nr 72), Ioshua Slocum, który jako pierwszy wyruszył w samotny rejs dookoła świata („Spray”, nr 15), Donald Crowhurst, który chciał opłynąć Ziemię na „Teignmouth Electronic” (nr 111) oraz bankierzy, biznesmeni, duchowni, producenci filmowi itd. Logika podpowiada, że zaginięcie tylu ważnych osób było czystym przypadkiem - choć z pewnością niepokojącym dla żeglarzy i innych podróżników - i że nie miało to nic wspólnego ze szczególną skłonnością nieznaną istot do ziemskich VIP-ów.

Badając dostępne nam obecnie materiały informacyjne znajdziemy sporą ilość zadziwiająco zgodnych czynników, z których niektóre można wytłumaczyć dość łatwo, natomiast inne oscylują na granicy zjawisk paranormalnych.

Zdarzały się zaginięcia równocześnie kilku jednostek. Dotyczy to nie tylko eskadry bombowców i wysłanego im na ratunek Martina Marinera, ale również „Star Ariela”, którego poszukiwano razem z kutrem „Driftwood” (nr 76). Obie akcje ratownicze zbiegły się w czasie i w obu przypadkach nie znaleziono ani wraków, ani szczątków, ani w ogóle niczego.

Poszukiwanie dwóch stratotankowców Sił Powietrznych USA typu KC-135 (nr 96) przebiegało równocześnie z akcją ratunkową związaną z kutrem Straży Wybrzeża „Chiola”, z którym łączność radiowa zerwała się mniej więcej o tej samej porze, gdy doszło do tragedii samolotów. Fakt, że kilka, a nawet wiele statków rozbija się w czasie tego samego sztormu nie dziwi nikogo, jednak dobre warunki atmosferyczne, w jakich leciały samoloty, wykluczają pogodę jako przyczynę zaginięcia i każą przypuszczać, że wina leży

po stronie niezwyklej zjawisk działających nagle i zupełnie nieoczekiwanie.

Bardzo ciekawa jest historia statku „Cyclops” (nr 30), zarówno jeśli chodzi o scenę wypadku, jak i okoliczności towarzyszące. SS „Cyclops”, węglowiec Marynarki Wojennej USA z trzystu dziewięcioma członkami załogi i pasażerami na pokładzie, przewożący ładunek magnezu zaginął w tajemniczych okolicznościach w marcu 1918 roku. Prasa skierowała swoje podejrzania na niemiecką łódź podwodną, choć zastanawiający był brak szczątków statku i ciał w miejscu katastrofy. Po zakończeniu I wojny światowej, niemiecka admiralicja przeprowadziła drobiazgowo śledztwo, z którego wynikało, że żadna niemiecka łódź podwodna nie mogła odpowiadać za zaginięcie. Amerykańska marynarka wojenna przeprowadziła z kolei swoje dochodzenie, ale jego wyniki zawierały co najmniej kilka możliwych przyczyn katastrofy: podejrzewano kapitana o sprzyjanie Niemcom, o chorobę psychiczną, kolaborację z wrogiem zarzucano amerykańskiemu konsulowi, nie wykluczano buntu wśród załogi, ucieczki z pokładu a nawet gigantycznej fali, która zalała i zniszczyła statek.

Pierwszym zaskakującym faktem jest to, że w tym samym roku zaginął na Północnym Atlantyku brytyjski statek o tej samej nazwie, natomiast w 1941 roku to samo stało się z dwiema siostrzanymi jednostkami „Cyklopów”: „Nereusem” i „Proteusem”. Oba przewoziły ładunek boksytu i zagięły w odstępie siedemnastu dni w drodze z Wysp Dziewiczych do Norfolk w stanie Wirginia. Po raz drugi rzucono podejrzania na niemieckie łodzie podwodne i po raz drugi Niemcy udowodnili, że nie mieli z tym nic wspólnego. Kiedy prowadzono dochodzenie zaginął kolejny brytyjski statek o nazwie „Cyclops”. Przedziwne wypadki „Cyklopów” i statków tego samego typu wywołało falę domysłów na temat ziemskich lub niezemskich sił preferujących jeden typ i nazwę, tym bardziej, że główny podejrzany, Niemcy, udowodnił swoją niewinność. Natychmiast pojawiło się pytanie, czy w „Cyklopach” było coś szczególnego, co budziło zainteresowanie ewentualnych porywaczy. Ale to jeszcze nie koniec „przypadkowych” zbiegów okoliczności. Przepadł również ślad po kolejnej siostrzanej jednostce „Cyklopów” (ale jedynej, która nie zagięła przed II wojną światową). „Kearsage” został przerobiony na pierwszy lotni-

skowiec Stanów Zjednoczonych, przez co stał się nowinką techniczną zmieniającą strukturę sił zbrojnych marynarki wojennej na całym świecie i nadającą nowy wymiar prowadzeniu operacji wojennych.



*Ta nalepka pochodząca z Turcji jest dowodem ogólnoświatowego zainteresowania Trójkątem Bermudzkim bez względu na położenie geograficzne kraju (fot. Milliyet Yayinlari).*

W wielu przypadkach członkowie załóg lub pasażerowie mieli „dziwne przecucia” i nie weszli na pokład samolotu, który, jak się później okazało, zaginął w tajemniczych okolicznościach. Jest to interesujące nie tylko ze względu na wystąpienie udowodnionych przez naukę możliwości jasnowidzenia lecz również na zdolność przeczuwania zbliżającego się nieszczęścia przez wyjątkowo wrażliwych ludzi. Kapral Allen Kosner miał lecieć w jednym ze wspo-

## BFRAAUDA TRVA'N6'CW... ek

PEDIT10N: This IndMduai seeks Communications with anyone willing to go Into it with space equipment. Ob(ectivc is to geł backtoearth. i need men, women, o<5vSpment, money. Send a wtl addressed stamped envelopf with your ihquiry to; AAq&on Financi\$!, Box m4, Denton, Texas 76201.

*Ju'«o z wielu ogłoszeń prasowych, w których poszukuje się ochotników na wyprawę do- Trójkąta Bermudzkiego. Wyniki badań przeprowadzonych w ostatnich latach były bardzo różne. Pewna gorzelnia zorganizowała własną wyprawę, której zadaniem było wykonanie jak największej liczby zdjęć pod wodą. Na jednym z nich widać nurków, którzy wznoszą toast za szczęśliwe uniknięcie niebezpieczeństw grożących w Trójkącie.*

mnianych wielokrotnie bombowców. Poprosił jednak o zgodę na wykluczenie z lotu, ponieważ, jak później tłumaczył, „z niewiadomych powodów postanowił nie brać udziału w ćwiczeniach”. Zgodę otrzymał i został w bazie. Inny pilot, dowódcę eskadry porucznik Charles Taylor też czuł tego dnia wyjątkową niechęć do latania. (Jak wynika z listów jego matki do krewnej innej z ofiar, dzwonił do niej w dniu tragedii i powiedział, że ma jakieś złe przeczucia odnośnie lotu.) Bezpośrednio przed startem porucznik poprosił dyżurnego o wyznaczenie innego dowódcy eskadry i zwolnienie go z lotu. (Przyczyną prośby nie były braki w wyszkoleniu czy za małe doświadczenie w powietrzu, ponieważ porucznik Taylor miał na swoim koncie kilka tysięcy wylatanych godzin.) Na nieszczęście dla porucznika Charlesa Taylora jego prośbę odrzucono, więc zaginął razem z pozostałymi.

W innym przypadku nieuzasadniony strach ogarnął fotografa Oscara Barbera, który miał lecieć samolotem Chase YC-122 (nr

103). Został na ziemi, a maszyna zaginęła w drodze do Bimini wraz z jego sprzętem filmowym.

Jest jeszcze jedna dziwna okoliczność, która mogłaby ewentualnie pomóc w rozwikłaniu zagadki Trójkąta Bermudzkiego. Chodzi o istnienie jeszcze jednej niebezpiecznej strefy po przeciwnej stronie kuli ziemskiej u południowych wybrzeży Japonii. Od strony zachodniej zamykają ją wyspy Bonin, od wschodu Marcus, a od południa Wyspy Mariańskie. Od wielu lat ginęły w tym rejonie, zwanym przez miejscowych Diabelskim Morzem albo Morzem Duchów, duże i małe statki, łodzie, kutry rybackie, frachtowce i okręty wojenne, samoloty i przynajmniej jedna łódź podwodna. Okoliczności wypadków były takie same jak w Trójkącie Bermudzkim: zakłócenia w pracy kompasów i przyrządów wydają się występować wraz z nagłymi i gwałtownymi zjawiskami elektromagnetycznymi, aberracjami czasowymi i niezwykle formacjami fal charakterystycznymi nie tylko dla przyływów i odpływów, ponieważ na powierzchni wody i w wodzie tworzyły się „dziury” i „góry” świadczące o niecodziennej aktywności sejsmicznej w głębinach. Zaobserwowano tu nawet „świejące białe wody” przypisywane dotychczas jedynie Trójkątowi Bermudzkiemu.

W obu rejonach żyją ludzie, którzy wyszli cało z tajemniczych przygód i w obu przypadkach istnieją zapisy „ostatnich komunikatów” wysłanych przez zaginionych. Treść jednego z nich przypomina o teorii zaginięcia w olbrzymich wirach powietrznych i wodnych a odebrano ją z japońskiej łodzi latającej Kawanishi (łódź latająca - odmiana hydroplanu o kadłubie przystosowanym do pływania w wodzie unosi się bez pomocy pływaków, ma jedynie pływaki pomocnicze służące do zapewnienia stateczności podczas startu i wodowania - przyp. tłum.) Przed rozpoczęciem inwazji wykonywała stosunkowo spokojny, nocny lot wywiadowczy nad Iwo Jima. Nie zauważono żadnych samolotów amerykańskich. Shiro Kawamoto, który udzielił wywiadu Rufusowi Drake'owi (*The Deadly Mystery of Japan's Bermuda Triangle*), był wówczas komandorem trzech eskadr bojowych stacjonujących w tym rejonie. Opowiedział o ostatnim meldunku, jaki odebrał z Kawanishi. Zawierał on m.in. następujące zdania: „Na niebie coś się dzieje... Niebo otwiera się...” Potem samolot zaginął na zawsze.

Położenie geograficzne Diabelskiego Morza w stosunku do Trójkąta Bermudzkiego jest szczególnie interesujące, ponieważ znajduje się ono dokładnie po drugiej stronie kuli ziemskiej. Oba rejony leżą mniej więcej między dwudziestym a trzydziestym piątym równoleżnikiem. Przez środek Diabelskiego Morza przechodzi sto trzydziesty południk długości wschodniej, który dociera potem do Bieguna Północnego i jako pięćdziesiąty południk długości zachodniej przecina wschodnią część Trójkąta Bermudzkiego. Poza rym oba obszary otaczają lub przecinają izogony - „ścieżki” magnetyczne, które łączą północny i południowy biegun magnetyczny naszej planety. Pole magnetyczne przebiegające wzdłuż tych linii ulega ciągłym zmianom, tak że żaden kompas nie jest tam w stanie wskazać jednocześnie północnego bieguna magnetycznego i rzeczywistego. Interesujący jest fakt, że izogona w Trójkącie przebiega dokładnie nad uskokiem geologicznym graniczącym na zachodzie z tajemniczym Tongue of the Ocean.

Jeżeli anomalie w Trójkącie i Diabelskim Morzu są efektem działania sił magnetycznych, to można pokusić się o przypuszczenie, że przez gigantyczny generator elektromagnetyczny jakim jest Ziemia przechodzi wielkie pole magnetyczne, odwrotność Bieguna Północnego i Południowego, które w ciągu tysięcy lat często zmieniały swoje położenie. W chińskiej mitologii znaleźć można pradawny przekaz mówiący o tym, że na Ziemi występują analogicznie do biegunów również skrajne punkty wschodni i zachodni. Jest to możliwe do przyjęcia przez współczesną fizykę, choć w przypadku leżących naprzeciw siebie groźnych obszarów byłoby bardzo ciekawą koncepcją. Możliwe, że chiński przekaz dotyczy zapomnianej od tysiącleci nauki, bądź też jest ideą pozostawioną przez wymarłą cywilizację.

Na zakończenie pojawia się pytanie: czy liczba statków i samolotów zaginionych w Trójkącie jest nieproporcjonalnie wysoka w stosunku do innych rejonów naszego świata? Jeśli przyjrzymy się okolicznościom katastrof i uwzględnimy fakt, że nigdy nie odnaleziono ludzi, maszyn lub plam ropy na wodzie, nie wysłano sygnałów SOS i nic nie zapowiadało tragedii, to możemy odpowiedzieć stanowczo - tak. Prawdopodobieństwo niewytłumaczalnego zaginięcia w Trójkącie Bermudzkim jest tysiąc razy bardziej realne niż w innym miejscu o porównywalnej wielkości i możliwości przepro-

wadzenia akcji poszukiwawczej i ratowniczej. Nie oznacza to, że podróż w Trójkącie lub przez niego jest niebezpieczniejsza lub tak samo groźna jak niedzielna przejażdżka po zatłoczonej autostradzie. Fakt ten wskazuje jedynie na to, że być może działają tam niezwykle siły, w pewnych okresach zbiegają się różne czynniki, statki i samoloty zmieniają zaplanowany kurs, a ich pasażerowie doświadczają przeniesienia w „nieznane”, gdzie, jak się wydaje, nadal pozostają.

Uwzględniając liczbę zaginięć i okresy, w jakich występują oraz rosnące zainteresowanie opinii publicznej, warto się zastanowić, dlaczego rząd nie poświęca większej uwagi wydarzeniom w Trójkącie i dlaczego nikt nie bada dokładniej napływających informacji. Może się bowiem okazać, że faktyczna liczba zaginięć jest o wiele większa niż podają statystyki.

Jeżeli rzeczywiście występują obszary, w których przyrządy na statkach i samolotach źle pracują lub w których na jednostki morskie i powietrzne działają niezwykle siły przyciągania lub inne nie dające się kontrolować czynniki, to muszą też być ślady po wypadkach, które na szczęście nie skończyły się tragicznie. Możliwe, że nie zostały udostępnione szerszej opinii publicznej przez tzw. „względy bezpieczeństwa”.



## KOSMICZNA MISTYFIKACJA?

W latach siedemdziesiątych Trójkąt Bermudzki stał się przedmiotem powszechnego zainteresowania. Niezwykłe zjawiska zaistniały w audycjach radiowych i telewizyjnych, w prasie i innych publikatorach. Zaskakująco duża część listów otrzymanych od czytelników, radiosłuchaczy i widzów, wbrew temu, czego oczekiwano, nie była zwykłymi pytaniami lub prośbami o podanie większej ilości informacji. Ludzie potwierdzali opublikowane relacje powołując się na własne przeżycia, których doznali w Trójkącie Bermudzkim. Wspominali również o tym, że zostali wyraźnie ostrzeżeni przez swoich zwierzchników przed publicznym podejmowaniem tego tematu.

Treść pism otrzymanych od byłych żołnierzy amerykańskiej marynarki wojennej i lotnictwa była mniej więcej taka: „Kiedy byłem jeszcze w czynnej służbie, przeżyłem to na moim statku (samolocie). Nasz dowódca rozkazał nam nikomu o tym nie opowiadać, dopuki nie ukończy się śledztwa. Nigdy nie poznałem efektów dochodzenia. Nigdy dotąd nie mówiłem o tym otwarcie, ale teraz nie jestem już w marynarce (siłach lotniczych, Straży Wybrzeża, marynarce handlowej), więc kiedy dowiedziałem się o tym z radia (prasy, książki), zapragnąłem komuś o tym opowiedzieć”.

Tego typu informacje nadchodziły od byłych żołnierzy, oficerów i innych osób zatrudnionych w marynarce wojennej i lotnictwie wojskowym USA a także z zagranicy: od byłych pracowników Kanadyjskich Sił Powietrznych, brytyjskiej Marynarki Królewskiej i Królewskich Sił Powietrznych, a także od pracowników marynar-

ki handlowej wielu krajów i rozproszonych po całym świecie osób prywatnych, które nigdy nie zapomniały o niezwykłych i tajemniczych zdarzeniach w Trójkącie Bermudzkim.

Nadeszły również listy od pilotów linii lotniczych, kapitanów statków, członków załogi i pasażerów. Stale powtarzają się wzmianki o tym, że sporządzone przez nich raporty trafiały do teczek. Trudno udowodnić, ale wydaje się logiczne, że jeśli napisał je jeden człowiek, mogło to stawać pod znakiem zapytania jego przydatność do służby czy pracy. Niektórzy przyznawali w rozmowie, że byli świadkami niezwykłych zjawisk, ale nie złożyli żadnego doniesienia, ponieważ nie miały one związku z wykonywanym wtedy zadaniem. Poza tym nie chcieli zwrócić na siebie uwagi meldunkiem, który mógł zostać odczytany jako przesadzony lub całkowicie wymyślony.

Charakterystycznym szczegółem, który przewija się w relacjach jest dziennik okrętowy. Trzeba w nich notować nagle zmiany kursu i wszelkie odbiegające od normy zjawiska i okoliczności. Wpisy takie istniały, jednak według nieoficjalnych informacji, na rozkaz lub prośbę dowództwa usuwano z dzienników całe strony, a wydarzenia, które tam opisano, przestawały być natychmiast tematem domysłów i komentarzy.

Trzeba przyznać, że operacje przeprowadzane przez marynarkę lub patrole lotnicze muszą być tajne, aby mogły być skuteczne. Jednakże cenzurowanie lub dementowanie meldunków o niezwykłych zjawiskach po ukończeniu misji, rodzi pytanie, czy rejon ten ma specjalne znaczenie strategiczne, czy też doniesienia o zaginięciach i niewytłumaczalnych fenomenach są ignorowane, ponieważ nie ma sposobu na ich wyjaśnienie.

Trafnym przykładem jest zdarzenie z końca października 1969 roku, którego naoczniymi świadkami byli członkowie załogi niszczyciela amerykańskiego DGL-27.

Robert P. Reilly był wówczas oficerem trzeciej klasy i specjalistą od taktycznego wywiadu radarowego. Oto jego relacja: „To było w drugiej połowie października 1969 roku. Wracaliśmy z misji w Guantanamo i płynęliśmy na północ od Kuby. Większość załogi nie знаła pozycji okrętu, ale ja byłem nawigatorem. Wiedziałem, gdzie byliśmy i że znajdowaliśmy się w Trójkącie Bermudzkim. Nie pamiętam dokładnej daty, wiem tylko, że była godzina 23.45.

Stałem na stanowisku sternika - są tam dwa luki, po jednym z każdej strony mostka oddalonego jakieś dziesięć metrów od stanowiska dowodzenia. Zauważyłem, że coś się dzieje, dopiero wtedy, gdy ktoś krzyknął, że wachtowy na sterburcie coś widział, a teraz leży nieprzytomny. Ktoś inny krzyknął: >>Masz coś na radarze? Tam jest coś niesamowitego!" Wyszliśmy na pokład, żeby zobaczyć, co to takiego. Trudno to opisać. Wyglądało tak, jakby na horyzoncie wschodził księżyc, ale tysiąc razy większy, zupełnie jak wschód słońca, ale bez światła. Świecił, ale nie wysyłał światła. Stawał się coraz większy.

*W jakiej był odległości?*

Wschodził nad horyzontem i był jakieś 17 do 23 **kilometrów** od nas. Patrząc od naszej strony znajdował się **od sterburty, ale przed** nami. Powiększał się przez około 15 minut.

*Za co wzięła go załoga?*

To wyglądało jak eksplozja jądrowa, ale stało w miejscu i tylko się powiększało. Gdyby to był wybuch jądrowy, mielibyśmy go na radarze. Nasz miał zasięg ponad 450 kilometrów.

*Czy kapitan to widział?*

Zameldowano mu o tym. Potem drugi oficer pokładowy wydał rozkaz zawrócenia. Może wziął to za bombę. Zna pan chyba **ten** standardowy rozkaz „tyłkami do wybuchu!”

*Ile osób to widziało? Czy ktoś zrobił zdjęcie?*

Widziało to może 70 albo i 100 osób. Niektórzy aż upadli. Ze mną nie byłoby pewnie inaczej, gdybym nie był na wachcie. Najpierw nie byliśmy w stanie niczego z siebie wykrztusić i nikt nie myślał o robieniu zdjęć; nie przyszło nam to do głowy. Potem kilku kolegów pognało po swoje aparaty, ale było już za późno. W końcu nikt nie stoi na pokładzie z aparatem na szyi!

*Gdzie w tym czasie był księżyc?*

Wysoko na niebie. To była jasna noc. To, co widzieliśmy, **nie** było księżycem. To pewne!

*Czy sporządzono na ten temat raport?*

Jasne. Wpisano go do dziennika. Taki jest przepis na wypadek zmiany kursu. Kiedy jednak dotarliśmy do Norfolk, na pokładzie pojawili się jacyś oficerowie i zabrali go ze sobą. Ale widziałem, że był tam jedynie wpis o zmianie kursu. Myślę, że oficer pokładowy prowadził drugi dziennik i to w nim zapisał przyczyny zmiany kursu.

*Czy mówiono coś więcej na ten temat?*

I to ile! Następnego dnia, kiedy przybyliśmy do Norfolk, w szyscy rozmawiali tylko o tym. Kapitan zebrał nas i zabronił o tym mówić. Więc przestano. Jestem przekonany, że gdzieś raport o tym wszystkim.

Ostatni fragment relacji dowodzi zdyscyplinowania załogi i jej zaufania do systemów przepływu informacji. To wszystko każe się nam domyślać, co się stało z niektórymi meldunkami. Jeżeli relacja o nieoczekiwanym wydarzeniu jest zbyt niezwykła, by włączyć ją do raportu o przebiegu manewrów czy misji wywiadowczej, to możliwe, że najpierw odkłada się ją na bok celem dalszego zbadania, potem może nawet ponownie wyciąga, ale ostatecznie łąduje w teczce.

Członkowie załogi kutra Straży Wybrzeża Stanów Zjednoczonych, którzy pełnili wachtę 10 października 1973 roku, przeżyli niezwykle przygodę. W drodze do Guantanamo na Kubie ujrzeli pięć UFO lecących w szyku „V”. Obiekty nie tylko były blisko kutra, ale nawet nad nim przeleciały. Miały kształt krążków i posuwały się bardzo szybko naprzód. Zmieniały kolory, od czerwonego po różne odcienie pomarańczowego, zbliżały się i oddalały. To niezwykle zjawisko miało miejsce na północ od Wysp Zawietrznych, jednak wciąż w granicach Trójkąta Bermudzkiego. Nie dokonano żadnego wpisu do dziennika okrętowego, ponieważ procedura obowiązująca w siłach zbrojnych wymaga zapisywania zdarzeń, które wpływają na nawigację, a nie komentowania nie mających z nią związku spraw, takich jak pojawienie się UFO. Wszystko to ma jeden cel: nie komplikować wpisów do dzienników okrętowych.

Ze stu pięćdziesięciu osób na pokładzie tylko nieliczni, którzy mieli nocną wachtę widzieli dziwne obiekty latające. Jeden

z członków załogi, który chce pozostać anonimowy, gdyż nadal jest w służbie czynnej, tak relacjonuje przebieg wydarzenia: „Najpierw wszyscy poczuliśmy strach. Potem zastanawialiśmy się, czy mamy o tym zameldować, jeśli nie zrobił tego oficer pokładowy. Czuliśmy jednak, że jeśli cokolwiek powiemy, będzie to miało dla nas negatywne skutki. Więc nie zrobiliśmy tego”.

Oprócz wielkich, nieokreślonych obiektów, kształtów lub chmur unoszących się z wody obserwowano również jak samo morze podnosiło się w górę na olbrzymią wysokość. Działo się to na tak dużym obszarze i w takiej postaci, że nie mogło mieć nic wspólnego z trąbą wodną. Dziwne, że raporty o niezwykle zjawiskach obserwowanych i opisanych przez żołnierzy i osoby cywilne trafiały do akt bez jakiegokolwiek komentarza i choćby prób przeprowadzenia dochodzenia.

11 kwietnia 1963 roku piloci Boeinga 707 lecący z San Juan do Nowego Jorku zaobserwowali gigantyczną, wznoszącą się fontannę wody przyjmującą kształt kalafiora. Zjawisko widziano z wysokości 10 tysięcy metrów o godzinie 13.30. Najpierw zauważył je drugi pilot, potem kapitan i mechanik pokładowy. Znajdowali się na 19°54' szerokości północnej i 66°47' długości zachodniej w pobliżu głębokiego rowu oceanicznego Puerto Rico. Oceniali średnicę masy wody na 0,75 - 1,5 kilometra, a wysokość na ponad kilometr. Ponieważ kapitan nie chciał zmieniać kursu ani narażać samolotu i pasażerów, odnotował po prostu niezwykle wydarzenia i kontynuował lot. Drugi pilot skontaktował się później ze Strażą Wybrzeża, z centrum kontroli sejsmicznej a nawet, co dziwne, z FBI. Nie potwierdzono jednak jego obserwacji. Odpowiedziano mu, że w tym czasie nie zanotowano na tym obszarze niczego niezwykłego. Piloci ci, najwyraźniej z tych samych powodów, co ich cywilni i wojskowi poprzednicy, opowiadają o swoich przeżyciach, lecz jednocześnie pragną pozostać anonimowi, by nie narażać na szwank swojej kariery.

Informacja o tym, że w Trójkącie rzeczywiście dzieje się coś wyjątkowego i to w stosunkowo krótkich odstępach czasu, nadeszła w formie listu od emerytowanego pilota linii Pan American. Kapitan Raymond Shattenkirk zauważył w czasie lotu podobne zjawisko jak piloci Boeinga 707 i tak jak oni spotkał się z rezerwą i niedowierzaniem. Kapitan Shattenkirk uważa, że odkrycie opisanego powyżej fenomenu powinno zostać przyznane właśnie jemu.

Chociaż zjawisko to musiało występować niejednokrotnie, jego zdaniem to, co widziano 11 kwietnia 1963 roku naprawdę miało miejsce 2 marca 1963. Oto jego list: „2 marca 1963 pełniłem obowiązki pierwszego oficera na pokładzie samolotu Fan American, lot 211. Wystartowaliśmy z Nowego Jorku o godzinie 14.34 czasu zachodnioeuropejskiego, a wylądowaliśmy w San Juan o 18.22 czasu zachodnioeuropejskiego. Dokładnie o 17.45 znajdowaliśmy się na 20°45' szerokości geograficznej północnej i 67°15' długości zachodniej na wysokości 8,5 kilometra. Lecieliśmy kursem 175°. Około 45° od dziobu zauważyłem formujący się na powierzchni wody gigantyczny bąbel. Miał kształt i proporcje kalafiora. Wziąłem pod uwagę punkty orientacyjne uwzględniając fakt, że patrzyliśmy na nie z wysokości 6,5 - 10 tysięcy metrów. Mogę stwierdzić, że port lotniczy Idlewild z łatwością by się w nim zmieścił. Załoga, kapitan John Knepper, ja, trzeci oficer Ralph Stokes i mechanik pokładowy, obserwowaliśmy tę wstrząsającą rzecz przez co najmniej trzy minuty, zanim bąbel nie zapadł się pozostawiając po sobie duży krąg ciemnoniebieskiej wody bez śladu dymu, pary lub jakichkolwiek szczątków. To coś pojawiło się znikąd i w nicie powróciło. Używając naszej częstotliwości połączyłem się z San Juan i poprosiłem, by zawiadomili Straż Wybrzeża o obserwowanym przez nas zjawisku. Powiedziano mi, że wysłali w ten rejon samolot.

Po wylądowaniu w San Juan zatankowaliśmy paliwo i odlecieliśmy o godzinie 19.00 do Miami.

Straż rzeczywiście wysłała maszynę typu Albatros. Skontaktowałem się z jej pilotem i jeszcze raz opisałem, co widzieliśmy. Kiedy po raz ostatni nawiązaliśmy kontakt radiowy, dowiedziałem się, że po bąblu nie pozostał żaden ślad. Wydarzenie to miało miejsce 2 marca 1963 roku.

Później, w kwietniu 1963, skontaktowałem się z ojcem Lynchem, uznanym sejsmologiem z Fordham. Nasza początkowo serdeczna rozmowa gwałtownie zmieniła charakter, kiedy wspomniałem o dziwnym zjawisku i obszarze, na którym je dostrzegłem. Ojciec Lynch pożegnał się ze mną niezbyt grzecznie i odłożył słuchawkę.

Jego reakcja była dziwna. Czyżby moja wzmianka o tym zjawisku połączona z jakąś inną informacją, mogła być przyczyną tego niezwyklego zachowania?

Od tamtego dnia bez przerwy męczyło mnie podejrzenie, że naruszyłem jakąś wielką, niedostępną dla opinii publicznej tajemnicę... Załączam mój rozkład zajęć na marzec 1963. Na odwrocie znajduje się notatka z mojej rozmowy z ojcem Lynchem i jego starym numerem telefonu w Fordham.

Wiele niezwykłych wydarzeń spotykających jednostki pływające zaczyna się od złego funkcjonowania radaru, radia, kompasu i innych instrumentów. Według jednego z członków załogi, w marcu 1971 roku okręt amerykańskiej marynarki wojennej SS „Richard E. Byrd”, typ DDG wyposażony w zdalnie sterowane rakiety, utracił zdolność radiową podczas rejsu w Trójkącie Bermudzkim. Mimo zwykłego stanowiska Marynarki Wojennej USA, że Trójkąt jest tylko legendą, miało to poważny wpływ na całą załogę.

Oto relacja Walta Darlingsa, specjalisty od rakiet taktycznych: „...Płynęliśmy z Norfolk na Bermudy. Był to kilkudniowy rejs ćwiczebny... przygotowanie do przepłynięcia Atlantyku. Kiedy weszliśmy na wschodni kurs, utraciliśmy po kolei wszystkie możliwości nawiązania łączności. Najpierw przestał działać radar, potem urządzenia do kontroli ruchu powietrznego, wykrywacz min do przeszukiwania powierzchni wody i namiernik ładu. Nie mieliśmy w ogóle żadnego kontaktu radarowego. Początkowo nikt się tym nie martwił. Potem rozeszła się plotka, że weszliśmy w Trójkąt Bermudzki. Pojawiły się oznaki niepokoju; następnie straciliśmy łączność radiową, chociaż zwykle można ją nawiązać na długich falach, na niskich częstotliwościach 1500 km. Do ich odbioru zbudowano na całym świecie specjalne stacje radiowe, żeby statek mógł określić swoją pozycję, np. przechwytyjemy sygnał z Francji i wybrzeża Afryki, znajdujemy ich punkt przecięcia, który stanowi dla nas punkt odniesienia w ustalaniu pozycji. Ale my nie łapaliśmy niczego. Niebo było pochmurne i zamglone, tak że nie mogliśmy orientować się według gwiazd. Nie pracowały nawet elektroniczne mierniki głębokości. Mieliśmy na pokładzie trzystu ludzi. Wielu bało się, że kręcimy się w kółko i nigdy nie dotrzemy do celu. Niektórzy mówili, że teraz przekonamy się osobiście, gdzie się podziały te wszystkie statki i samoloty, które zaginęły od czasu drugiej wojny światowej. Ludzie byli bardzo zdenerwowani, w dalszym ciągu nie podawano oficjalnego komunikatu o tym, co się stało. Po

dziewięciu - dziesięciu dniach uzyskaliśmy nagle łączność z Bermudami i zawinęliśmy do portu. Taka podróż trwa zazwyczaj cztery do pięciu dni. Nigdy się nie dowiedzieliśmy, co się właściwie stało".

W 1972 roku podobna przygoda spotkała niszczyciel SS „Vo-gelgesang". Członkowie załogi twierdzą, że w rejsie powrotnym z Puerto Rico do Stanów w marcu 1972 roku, okręt nieoczekiwanie zmienił kurs i zatrzymał się na pełnym morzu, gdzie spędził całą noc i część dnia z powodu awarii wszystkich systemów elektromechanicznych i braku pary w kotłach. Plotka głosiła, że nikt nie wiedział, co się stało - obserwacja ta jest wspólna dla byłych i pozostających nadal w czynnej służbie marynarzy. Nocą, pomimo dobrej pogody, na pokładzie okrętu wyczuwało się niepokój i napięcie. Na temat tego incydentu nie sporządzono żadnego oficjalnego raportu a członkom załogi nie udzielono żadnego wyjaśnienia.

Tego rodzaju wydarzenia są kolejnym potwierdzeniem ciągle powtarzającego się zjawiska przerw w dostawie energii i zakłóceń elektronicznych. Zagadkowe siły występujące na tym obszarze oddziałują na statki i samoloty małe i duże, cywilne i wojskowe. Informacje o tym nie przedostają się jednak do wiadomości publicznej, szczególnie wtedy, gdy dotyczą jednostek wojskowych.

Godną uwagi teorię przedstawiono w książce *Trójkąt Bermudzki*. Głosi ona, że wielki transatlantyk „Queen Elizabeth 2" podlegał działaniu sił obecnych w Trójkącie Bermudzkim. 3 kwietnia 1974 roku przestały nagle funkcjonować silniki i pasażerowie zostali zabrani przez inny statek. Oficjalnie wyjaśniono, że przyczyną awarii był wyciek oleju do jednego z kotłów, w następstwie czego wszystkie trzy przestały działać. To spowodowało z kolei odcięcie dopływu prądu. Oświadczenie, które może potwierdzić niezwykle okoliczności towarzyszące temu wydarzeniu, zawarte jest w raporcie kutra Straży Wybrzeża „Dakota". W chwili, gdy „Elizabeth 2" zabrakło prądu, statek zniknął z ekranu radaru „Dakoty". Pomimo to był nadal doskonale widoczny z pokładu. Informacja ta została później przez Straż zdementowana.

Anonimowy rzecznik prasowy Straży Wybrzeża cytowany w tygodniku „Time" powiedział, że to się nigdy nie wydarzyło, a poza tym chwilowe zniknięcie statku z ekranu radaru jest zwyczajną rze-



czą. Może zostać spowodowane ulewnym deszczem, wzburzonym morzem lub innymi naturalnymi czynnikami.

W tym miejscu można zauważyć, że po pierwsze, wszystkie zaginięcia mogą być przypisane szeroko rozumianym przyczynom naturalnym, znanym lub niewiadomym; po drugie, skoro „to się nigdy nie wydarzyło”, to dlaczego wyjaśniano możliwą przyczynę?

10 października 1975 roku podobna rzecz przytrafiła się SS „Rotterdam”, który przepływał przez Trójkąt Bermudzki. Tak jak w przypadku „Queen Elizabeth”, pasażerowie usłyszeli jedyne i łatwe do zrozumienia wyjaśnienie: woda dostała się do paliwa jednego z silników. Według pasażerów „wysiadło wszystko” - silniki, oświetlenie, klimatyzacja, elektryczny sprzęt kuchenny i zaopatrzenie w wodę. Statek znajdował się wtedy w odległości 6 lub 7 godzin drogi od Bermudów. Chociaż plan rejsu przewidywał zwiedzanie wysp, nigdy tam nie zawinęli. Oto relacja pasażera, Normana Olsena z Nowego Jorku: „Światło po prostu zgasło, kotły stanęły, nie było wody. Nie nastąpiło to z powodu złej pogody. Pogoda była dobra a morze niezwykle spokojne. W pobliżu nie było innych statków. Po prostu zatrzymaliśmy się i dryfowaliśmy na północ przez większą część dnia. Nigdy nie usłyszeliśmy wyczerpującego wyjaśnienia, ale oni nie mają zwyczaju mówić o takich sprawach”.

Wśród innych jednostek pływających zaginionych w Trójkącie Bermudzkim nie ma statków odbywających regularne rejsy pasażerskie do Europy. Wyjąwszy przypadki zatopienia przez łodzie podwodne w czasie wojny, przyczyn katastrof transatlantyków upatruje się w zderzeniach z innymi statkami lub górą lodową („Titanic” 1912, „Andrea Doria” 1956) a nie z nagłą utratą mocy na spokojnym morzu. Dalsze przykłady, które opisują zakłócenia elektroniczne na statkach pasażerskich w czasie coraz popularniejszych wypraw po wodach Trójkąta mogą rzucić dodatkowe światło na dziwne, występujące w tym rejonie anomalie elektromagnetyczne. W każdym razie podnosi na duchu fakt, że rozmiar statku może zapewnić względną ochronę przed nieznanymi potęgami.

Funkcjonariusze Straży Wybrzeża mogą potwierdzić rozliczne, wprost nieprawdopodobne historie, jakie dane im było obserwować na ekranach radarów. Richard Winer (*The Devil's Triangle 2*) przytacza przykład jednostki „Yamacraw”, statku badawczego Straży Wybrzeża przystosowanego do układania podwodnych kabli. Jego

załoga przeżyła bardzo niepokojącą przygodę na Morzu Sargasso-wym 8 sierpnia 1956 roku.

Morze Sargassowe znajduje się na północ od Bahamów i ma fatalną opinię u marynarzy. Jego charakterystyczną cechą jest stojąca woda i skupiska pływających gronostojów - glonów unoszących się swobodnie w wodzie w postaci ławic. Ich inna nazwa to *sargassum* - stąd nazwa morza. Otoczone przez Gólfstrom i inne prądy morskie zyskało sobie złą sławę. Według legendy zatopione i dryfujące bez załogi i pasażerów statki są ofiarami niebezpiecznych alg.

„Yamacraw” znajdował się setki kilometrów od najbliższego lądu. Chociaż był na otwartym morzu, operator radaru wykrył nagle duży ląd 42 kilometry od dziobu statku. Poinformował o tym dyżurnego oficera. Oficer, który sprawdził odczyty radaru i kompasu doszedł do tego samego wniosku. Zameldowano o tym kapitanowi, ale ten nie zmienił kursu. Po kilku godzinach „Yamacraw” zaczął zbliżać się do ogromnej masy, którą można by uznać za ląd, gdyby nie była tak kolosalnie wysoka. Zwarta substancja, nieprzenikliwa dla radaru i silnych reflektorów, nie była jednak lądem. Wydawało się, że unosi się nad powierzchnią wody. Rozciągała się z północnego wschodu na południowy zachód na najwyraźniej wielkiej, chociaż nieokreślonej powierzchni. „Yamacraw” w chwalebnym zapale badawczym penetrował mroczną masę, która najwyraźniej pochłaniała światło. Wyjątkowo mocne lampy łukowe dawały tylko mdłą poświatę. Dostrzec ją można było wtedy, gdy patrzyło się w jej kierunku. Wkrótce po wpłynięciu w obszar dziwnej materii, załoga zaczęła kaszleć a silnik tracił ciśnienie pary. Podjęto decyzję o zawróceniu i opuszczeniu tego rejonu. Wraz ze wschodem słońca olbrzymie „coś” rozplynęło się bez śladu, jak gdyby go nigdy nie było.

Następne namierzenie przez radar lądu-widma przypisywane jest porucznikowi Wissmanowi, pierwszemu oficerowi na „Holly-hocku”, statku Straży Wybrzeża przystosowanym do stawiania boi. Różnica pomiędzy obydwoimi przypadkami polega na tym, że „Yamacraw” podszedł bez przeszkód do dziwnego obiektu, natomiast Hollyhock nie miał takiej możliwości, ponieważ za każdym razem, gdy do niego podpływał „ląd” się oddalał. Zdarzyło się to w sierpniu 1974 roku, kiedy jednostka Wissmana płynęła z Baha-

mów w stronę Cieśniny Florydzkiej. Choć do wybrzeża Florydy było około 75 kilometrów, radar pokazał na kursie łąd odległy o około 15 kilometrów. Cokolwiek to było, załoga tym razem niczego nie dostrzegła.

Czy wskazania radaru ujawniające istnienie łądu lub kolosalnych, poruszających się ciał, są tylko rezultatem usterki urządzenia, wzburzonego morza czy specyficznych warunków atmosferycznych, pozostaje w sferze domysłów. Jest prawdopodobne, że „Yamacraw” wpłynął w gęste siarkowe opary powstałe w wyniku podwodnego wybuchu wulkanu. Jakby nie było, wydarzenia te opisane zostały przez środki masowego przekazu, co daje nadzieję, że inne tego rodzaju przypadki staną się wreszcie przedmiotem naukowych badań i analiz.

Patrol lotniczy Marynarki Wojennej USA obserwował i sfotografował na całkowicie bezchmurnym niebie niezwykle obłoki. Zdjęcia nigdy nie zostały udostępnione ani opinii publicznej, ani temu, który je zrobił. Jerry Osborn, który obecnie mieszka w Dallas w stanie Teksas, służył w 1966 r. w lotnictwie marynarki wojennej. Wraz z jedenastoma członkami załogi samolotu P3-A widział

*Czy w wodach Bahamów operują UFO? Tajemnicze, niedawno odkryte znaki na dnie morza wskazują na to, że coś poruszało*



*się w linii prostej wykonując regularne zakręty (fot. J. U. Valenti-ne).*



dwie chmury przypominające bardziej senne marzenie (lub koszmar) niż zwykły kumulonimbus.

Jerry Osborn, który nie jest już w czynnej służbie, może teraz mówić swobodnie. Opisuje ten incydent niezwykle barwnie i obrazowo: „W styczniu 1966 roku stacjonowałem w Kindley Field na Bermudach. Rodzaj mojej działalności ukrywał kryptonim AX-3, tzn. specjalista od wykrywania łodzi podwodnych. 16 lub 18 stycznia wykonywaliśmy rutynowy lot patrolowy między Bermudami a Puerto Rico. To było między pierwszą a trzecią w nocy. Noc była jasna, warunki lotu doskonałe. Znajdowaliśmy się 643 kilometry na południe od Bermudów na wysokości około 12 kilometrów.

Nagle zauważyliśmy dwie bardzo niezwykle chmury jakieś pięć minut drogi przed nami... Jedna przypominała odwrócony trójkąt wysoki na jakieś 80 - 100 metrów, druga była w kształcie ptysia. Miała około 50 metrów średnicy i wisiała dokładnie nad pierwszą. Obie świeciły. Zaskoczony pomyślałem, że ktoś uformował chmurę w gigantyczny wafłowy rożek z lodami waniliowymi i oddzielił lody”.

Miałem doskonały widok, ponieważ jako oficer wywiadu zajmowałem fotel obserwatora od strony prawej burty. Mimo to nie uwierzyłbym własnym oczom, gdyby inni członkowie załogi nie widzieli tego samego. Te dwie chmury tak po prostu sobie wisiały na całkowicie pustym niebie.

Kiedy się zbliżyliśmy, zauważyłem, że odległość między „ptysiem” a „rożkiem” wynosi jakieś 60 metrów. Gdy dolecieliśmy jeszcze bliżej, pilot zrobił pętlę, żeby przez nie przelecieć. Kiedy do nich podeszliśmy, a nasi fotografowie robili zdjęcia tej dziwacznej formacji, z przestrzeni pomiędzy nimi wytrysnął snop oślepiającego światła. Przez kilka sekund przeczesywał obszar, w którym lecieliśmy, a potem utkwiał nad nami. Przez około 6 sekund nie opuszczał nas, aż wreszcie pilot skierował maszynę w bok i znaleźliśmy się w pewnej odległości od tego czegoś, bez względu na to, co to było. Po powrocie do bazy sporządziliśmy raport i oddaliśmy wszystkie zdjęcia, jakie udało się nam zrobić. Nie zobaczyliśmy ich nigdy więcej i nie usłyszeliśmy ani słowa o raporcie. Potem spyaliśmy naszego oficera. Wygląda na to, że nie chce o tym mówić. Powiedział jednak, że to chyba miało coś wspólnego z wystrzeleniem rakiety i towarzyszącymi temu reakcjami. To mogłyby ewentualnie wyja-

śnić kształt chmur, ale na pewno nie snop światła tryskający spomiędzy nich, który przyczepił się do nas i nie chciał nas puścić".

Okręty marynarki wojennej, a szczególnie powolne jednostki służb radiowych przemierzające wody całego świata, a więc również Trójkąt Bermudzkiego dokonały niezwyklej obserwacji. W tym samym czasie, gdy zanikała łączność radiowa a przyrządy odmawiały współpracy, zniknęły również ptaki i zwierzęta morskie. Członkowie załóg opisywali niezwykle atmosferę mówiąc, że morze było szkliste, jakby pozbawione życia. Nie widać było nawet ryb, natomiast często unosiła się lekka mgła.

Zanikanie łączności w Trójkącie Bermudzkim dobrze obrazuje przykład kutra Straży Wybrzeża „Diligence”. Pod koniec 1975 roku „Diligence” chciał wysłać meldunek o płonącym frachtowcu. W pewnym momencie przestało działać radio i głębokościomierz i ugrzęźli na mieliźnie, jakich pełno na wodach w pobliżu Wysp Bahama. Przez godzinę mieli jedynie kontakt z innym kutrem Straży oddalonym o ponad 8300 kilometrów.

Marynarka Wojenna i Straż Wybrzeża uważają ten rejon za niebezpieczny i to nie tylko ze względu na stwierdzone tam zakłócenia magnetyczne. Pomimo to, żaden rzecznik prasowy nie wspominał, że dzieje się tam coś szczególnego. Jednakże piloci Marynarki Wojennej USA są mniej skłonni uważać Trójkąt za normalny obszar.

Trzeba podziwiać tych ludzi, którzy doskonale znając jego złą reputację, patrolują ten rejon w małych samolotach. Kilka lat temu Indianin, pilot marynarki wojennej, zaginął w czasie nadawania komunikatów do bazy. Wspominał, że ma kłopoty, nie wysłał jednak SOS. Słyszano, jak śpiewa jakąś pieśń w obcym języku. Wezwano jego przyjaciela - także Indianina, aby jej wysłuchał. Rozpoznał ją. Była to „pieśń śmierci”, którą śpiewa się tylko w ostatnich chwilach życia. Samolot i pilot zaginęli bez śladu. Nigdy się nie dowiedziano, co widział i co skłoniło go do zaśpiewania „pieśni śmierci”.

Ponieważ prasa nie informuje zwykle o zaginięciach samolotów patrolowych i treningowych, trudno jest stwierdzić wysokość strat, jakie ponoszone są przez marynarkę i siły powietrzne. Interesujący jest za to fakt, że w 1974 roku baza lotów ćwiczebnych dla rezerwistów Marynarki Wojennej USA została przeniesiona z leżącego w Trójkącie Bermudzkim atlantyckiego brzegu Florydy do Zatoki

Meksykańskiej. Jak można było oczekiwać, w rozkazie przeniesienia zabrakło słów „Trójkąt Bermudzki”.

Istnieje kilka zrozumiałych przyczyn, dla których źródła oficjalne niechętnie udzielają informacji o dziwnych przygodach, jakie spotkały jednostki Straży i marynarki. Oto one:

1. Niektóre incydenty mogą mieć miejsce w pobliżu samolotów lub okrętów nie należących do NATO, co grozi międzynarodowymi reperkusjami.

2. Utrata łączności, zboczenie z kursu, zmiana planu lotu może być spowodowana brakiem odpowiednich kwalifikacji zawodowych.

3. Zapisy dotyczące nieznanymi zjawisk wydają się tak fantastyczne, że usuwa się je z dzienników okrętowych, aby nie komplikowały raportu z podstawowego zadania jednostki.

Dowodzą tego następujące przykłady. W czasie manewrów w październiku 1971 roku w pobliżu Great Inagua helikopter Straży Wybrzeża podążał śladem grupy radzieckich i chińskich statków rybackich, jak również niezidentyfikowanej łodzi podwodnej i samolotu, który wzięto za śmigłowiec, ponieważ jak na samolot poruszał się zbyt



*Satelitarne zdjęcie Wielkiej Bahamy, Abaco i wysp Berry. Jaśniejsze plamy to pływaczki, które kiedyś były lądem. Tutaj też należy się liczyć z kolejnymi odkryciami wytworów ludzkich rąk (fot. NASA).*



wolno. Kiedy funkcjonariusze Straży podlecieli do niego od tyłu, w tej samej chwili na ziemi rozbłysło jaskrawe światło a „samolot” uderzył o powierzchnię wody i eksplodował. Oślepiająca, pomarań-czowo-biała kula ognia była wielokrotnie jaśniejsza niż zwykle w tego rodzaju wypadkach. Naciskane w tej sprawie Federalne Ministerstwo Lotnictwa przyznało, że zaginął samolot typu Constellation, ale nie udzieliło żadnych informacji o planie lotu i miejscu eksplozji, chociaż zostało ono opisane przez załogę helikoptera. Wydawało się, że nie są pewni, czy samolot, który wywołał całe zamieszanie, w ogóle kiedykolwiek istniał. Dochodzenie rozpoczęte przez Narodową Komisję ds. Bezpieczeństwa Transportu zostało zarzucone i całą sprawę zamknięto. Raporty o niezwykłych (przynajmniej dla obserwatora) zjawiskach w Trójkącie są konfiskowane lub tuszowane, przypuszczalnie dlatego, że ich opublikowanie doprowadziłoby do otwarcia wielu różnych postępowań wyjaśniających nie mających nic wspólnego z właściwą misją, której owe raporty dotyczą. Tak było w przypadku przeznaczonej do badania głębin morskich łodzi „Alvin”.

*Na jakiej głębokości byliście, gdy ujrzeliście potwora?*

Byliśmy mniej więcej na głębokości 1500 metrów, a ja zszedłem jeszcze około 90 metrów niżej do szczeliny znajdującej się pod niewielkim występem skalnym, ponieważ zaplątał się tam kabel, którego bieg śledziłem. I dokładnie tam to zobaczyłem. Najpierw zauważyłem ruch. Myślałem, że płyniemy wzdłuż kabla, sprawdziłem, czy nie zniósł nas prąd. Okazało się, że stoimy w miejscu a porusza się jakiś obiekt na zewnątrz. Sądziłem, że to słup znakujący, przede wszystkim ze względu na jego kształt. Skręciłem, żeby mieć lepszy widok na kabel, słup, czy co to by nie było. Nagle ku mojemu zaskoczeniu, ujrzałem potężne cielsko z płetwami, długą szyją i węzową głową z dwojgiem oczu, które patrzyły wprost na nas. Wyglądało to „coś” jak wielka jaszczurka z dwiema parami płetw. Obróciło się do nas grzbietem i popłynęło do góry zanim zdążyliśmy uruchomić kamery odległe od łodzi o 4,5 - 7,5 metra. Zwierzę uciekło z zasięgu kamer, ale ciągle trzymało się w pobliżu.

*Co pan potem zrobił?*

Nie podobało mi się to, co się działo, więc wypłynąłem. Nie miałem ochoty dłużej się tam wałęsać.

*Czy meldował pan o tym?*

Opowiedziałem o tym niektórym ludziom. Ale co można powiedzieć, jeśli nie ma się żadnego dowodu? Tylko człowieka wyśmieją.

*Czy wpisał pan zając do dziennika pokładowego?*

Wpisałem to do brulionu, ale nie sądzę, żeby umieszczono je w dzienniku. Słyszałem, że notatka została usunięta przez dowództwo.

*Czy było to jedyne nieznanne zwierzę, jakie widział pan w czasie pracy na dużych głębokościach?*

No cóż, widuje się poruszające się formy i kształty. Najprawdopodobniej są to wielkie kałamarnice, a one trzymają się z dala od łodzi. Zanurzałem się ze 300 - 400 razy i tylko jeden, jedyny raz zobaczyłem takie zwierzę.

Doktor Manson Valentine ma specjalne kwalifikacje do rozpoznawania i rysowania zwierząt. Jest doktorem zoologii i artystą. Wykonał rysunek plezjozaura i pokazał go kapitanowi McCamisowi. Zapytał, czy zwierzę, które widział, jest do niego podobne. Odpowiedź była natychmiastowa: „Tak, to dokładnie to, co widziałem!”

Jest oczywiście zrozumiałe, że oficerowie wahają się przed opisywaniem pali znakujących, które zamieniają się nagle w morskie potwory. Szczególnie wtedy, jeśli zdarzenia te mają bezpośredni związek z wykonywanym zadaniem. Zdarza się jednak od czasu do czasu, że raporty wspominają o monstualnych zwierzętach.

Tak było w przypadku podwodnej łodzi badawczej PX-15 „Ben Franklin”, która zauważyła dziesięciometrowego okonia morskiego. Ten sam „Alvin” został niegdyś zaatakowany przez bardziej typowy egzemplarz podwodnej fauny. Wojowniczo nastawiony marlin uderzył w łódź z taką siłą, że jego miecz przebił pancierz i ugrzązł w zewnętrznej wyściółce z elastycznej pianki. Nie mógł się uwolnić i po wynurzeniu zdechł z powodu dekompresji. Istnienie nieznanych potworów morskich nie jest bynajmniej nieprawdopodobne. Być może żyją one w podwodnych grotach lub

szczelinach takich jak ta w Trójkącie Bermudzkim. Kiedy rozwój technologiczny pozwoli na penetrowanie głębin morskich w stopniu o wiele większym niż dotychczas (wiercenia dna morskiego w poszukiwaniu złóż ropy naftowej, większa częstotliwość podwodnych patroli), nieznanne formy życia mogą przestać być tajemnicą.

Zetknięcie się z nieznanymi zjawiskami lub istotami na pewno jednak w każdym przypadku zaowocuje omawianymi wcześniej trudnościami przy sporządzaniu oficjalnego raportu. Procedura jest bowiem tak skonstruowana, aby każdy fenomen wyjaśnić w jak najprostszym sposobie i zignorować to, co wytłumaczyć się nie da. Klasycznym tego przykładem są okoliczności śmierci kapitana Thomasa Mantella z Sił Powietrznych USA, który zaciekle gonił UFO - 7 stycznia 1948 r.

Mantell wystartował z Godmow Field na swoim P-51, aby ustalić tożsamość niezwykle dużego obiektu, który przelatywał w pobliżu Fortu Knox. Był doskonale widoczny w świetle słońca. Wieża opisała go jako błyszczący, przypominający dysk przedmiot, według Mantella „miał ogromne rozmiary i wyglądał na zrobiony z metalu”. Pilot zginął w chwili, kiedy docierał już do obiektu. Jego samolot rozpadł się na kawałki. Aluminiowe części wraku pokrywały niezliczone otwory ale żaden nie przekraczał kilkunastu centymetrów kwadratowych.

Siły Powietrzne oświadczyły, że Mantell najwidoczniej ścigał Wenus (rzadko widoczną w świetle dziennym) i uderzył w jeden lub dwa balony meteorologiczne. Na skutek braku tlenu stracił przytomność i runął na ziemię. Nie wyjaśniono jednak dziwnego stanu szczątków samolotu. Lotnictwo Wojskowe zaprezentowało swoje zwykłe, „łatwe do zrozumienia” (ale trudniejsze do przyjęcia) wyjaśnienie także po incydencie, który miał miejsce w Trójkącie 9 marca 1957 r.

Samolot pasażerski Douglas DC-64 linii Pan American pod dowództwem kapitana Matthew Van Winkle'a nadlatywał od północy nad Miami i przygotowywał się do lądowania. Van Winkle zauważył jaskrawe światło, które poruszało się z wielką prędkością (uznał je za odrzutowiec) i weszło na jego kurs. Owalny, mocno świecący przedmiot otaczał zielonkawy blask. Kiedy się zbliżył, pilot zdał sobie sprawę, że jeśli nie zmieni kursu, nastąpi

zderzenie. Chcąc go wyminąć, gwałtownie poderwał maszynę, a potem równie szybko zmniejszył wysokość. Spowodowało to istne piekło wśród pasażerów, niektórzy nawet odnieśli lekkie obrażenia.

Śledztwo prowadzone przez Siły Powietrzne i Komisję ds. Lotnictwa Cywilnego rozważyło kilka możliwości:

1. Odrzutowce (nie było ich w tym rejonie),
2. Zdalnie kierowane pociski rakietowe (zadnych w tym czasie nie odpalono),
3. Kapitan Van Winkle zmyślił całą historię od początku do końca (stwierdzono, że inne samoloty widziały ten sam świecący obiekt).

Końcowy wniosek porażał swoją prostotą: pilot widział spadającą gwiazdę! Często standardowa procedura postępowania, w tym przypadku kurtyna milczenia (o ile nie oficjalna cenzura) okrywa incydent lub jest dyskretnie zaciągana nad rezultatami operacji dla świętego spokoju i dobra ogółu. Nie dotyczy to oczywiście czasów wojny, kiedy cenzurowanie informacji jest całkowicie zrozumiałe. Aby utrzymać w sekrecie pierwszy próbny wybuch atomowy w Alamogorodo, prasa dostała spreparowane oświadczenie, które głosiło, że eksplozja widziana w promieniu 150 km była rezultatem „wybuchu lokalnej instalacji”. Wyjaśnienie to, chociaż niezaprzeczalnie prawdziwe, może być uznane za jedno z największych niedomówień w historii. W czasie pokoju jednak, od czasu do czasu, kiedy zachodzą zjawiska, których nie sposób logicznie wytłumaczyć, cenzura nadal pracuje jak dobrze naoliwiony rygiel.

Pomimo tego, niektórzy wojskowi otrzymują informacje o niezwykłych wydarzeniach z tzw. „dobrze poinformowanych źródeł”. Te same „źródła” ostrzegają równocześnie, że uzyskane dane należy traktować jak tajemnicę służbową. W 1960 roku Siły Powietrzne przekazały nawet taki raport konkretnym jednostkom (m.in. radarowym). Dotyczył lotu próbnego F-101, który przeprowadzono w maju 1960 r. z bazy Edwards w Kalifornii.

Pilotowany przez majora Sił Powietrznych samolot wracał po zakończeniu zadania. Przez cały czas baza śledziła go na radarze. Nagle, na ekranie, tuż ponad sylwetką myśliwca pojawił się duży dysk. Plamka oznaczająca maszynę Sił Powietrznych USA uniosła się

w górę i zlała z tajemniczym obiektem. Wyglądało to tak, jakby samolot został wzięty na pokład „dysku”, który zaraz potem zniknął. Natychmiast zarządzone poszukiwania nie przyniosły żadnego rezultaty.

Przerwano je następnego dnia rano, kiedy zaginiony myśliwiec nagle się odnalazł. Pilotował go ten sam oficer, który, co całkiem zrozumiale, był oszołomiony i z lekka oglupiały. Z jego relacji wynikało, że razem ze swoją maszyną został wciągnięty do ogromnego UFO. Tam był rzekomo przesłuchiwany przez huma-noidalne istoty, bardzo zainteresowane jego prototypowym samolotem. Zanim go porwano miał jeszcze paliwa na około 20 minut lotu.

Po doliczeniu zużytej na lądowanie benzyny, miał jej w zbiornikach w przybliżeniu tyle samo (nie liczymy 10 godzin „pobytu w UFO”), co w chwili zniknięcia. Po złożeniu wstępnego raportu, major został umieszczony na oddziale psychiatrycznym szpitala bazy. Stamtąd przeniesiono go do innej jednostki, nie ujawniono jednak do której. Dowódcy i oficerowie kontrwywiadu ostrzegali wszystkich, którzy mieli jakikolwiek związek z incydem, wiedzieli o nim lub czytali raport, że każda niedyskrecja będzie miała poważne konsekwencje, aż do zwolnienia włącznie.

Obecnie takie dokumenty nie są już rozprowadzane. Obowiązuje za to dokładna kontrola dziwnych doniesień, czyli w rezultacie odcięcie głównego źródła informacji o niezwykłych zjawiskach, które występowały i występują w Trójkącie Bermudzkim. Odnosi się to również do tych przypadków, kiedy siły powietrzne obserwowały UFO w czasie lotu, na lub pod powierzchnią wody, zanurzające lub wynurzające się z morza. W 1963 roku u wybrzeży Puerto Rico, UFO wzięło aktywny udział w odbywających się tam manewrach Marynarki Wojennej. Zmierzone szybkość, jaką rozwijało pod wodą. Dochodziła do 2000 węzłów, głębokość zanurzenia do 8200 m. Fascynującym i być może znamiennym świadectwem nie tylko samej obecności, ale i zamiarów UFO widzianych na tym obszarze, są obserwacje większości astronautów wystrzelonych z Przylądka Kennedy'ego w statkach typu Gemini i Apollo; potwierdza je również naziemna kontrola lotów.

Astronauta James McDivitt sfotografował UFO z Gemini 4. Frank Borman obserwował i sfotografował dwa przypominające

grzyby UFO z włączonymi silnikami (Gemini 7). To samo udało się Edwinowi Aldrinowi i Jamesowi Lovellowi z Gemini 12. Bor-man i Lovell - załoga Apollo 8 oraz Stanford i Young w Apollo 10 podczas krążenia po orbicie i w drodze powrotnej również wykonali serię zdjęć UFO. Niezidentyfikowane Obiekty Latające podążały za Apollo II prawie do samego Księżyca. Dwa z nich sfotografował Edwin Aldrin. Apollo 12 krążąc wokół Księżyca również miał towarzystwo.

Nieznane obiekty nie zawsze pasują do kategorii biernych obserwatorów. Maurice Chatelain, francuski naukowiec od lat związany z NASA, opublikował teorię, według której tajemnicza eksplozja zbiornika tlenu w Apollo 13 została celowo wywołana właśnie przez UFO, by wstrzymać wykonanie zadania.

Choć nie można wykluczyć, że wspomniane UFO to tylko „kosmiczne śmiecie” lub asteroidy, to jednak jest dość pewne, że spora ilość informacji o nich jest ukrywana przed opinią publiczną. Nie chodzi tu z całą pewnością o „kosmiczną Watergate”. Po prostu część agencji rządowych przejawia zdecydowaną niechęć do przyznania, że w obrębie Trójkąta działają tajemnicze, niezwykle siły. Oprócz tego, poszczególni ludzie w obawie przed utratą awansu lub zaufania zwierzchników wolą zachować dla siebie relacje o niewytłumaczalnych wydarzeniach, których byli świadkami. Nie można też oczekiwać, aby komercyjne linie lotnicze przyczyniały się do dostarczania lub ujawniania dowodów na to, że oprócz nagłych, nienormalnych zmian pogody, dzieje się tam jeszcze coś innego. Nie powinniśmy więc być zdziwieni, że w wielu przypadkach oficjalne czynniki pomijają lub lekceważą brak jakichkolwiek śladów katastrof tłumacząc to silnymi prądami lub stwierdzeniem „ocean jest wielki”.

Postępowanie władz dążące do utajnienia lub zatuszowania sprawy sławnego Lotu 19 spowodowało, że niektórzy badacze i wielu krewnych ofiar uważają, iż z dziwnych i nieznanych bliżej powodów nadal obowiązuje cenzura na wszelkie informacje na ten temat.

W wielu raportach na temat zaginięcia pięciu bombowców Avenger wyrażane jest przypuszczenie, że samolot dowódcy utracił wysokość i poleciał w stronę oceanu, pozostałe jednostki poszły jego śladem i w końcu z braku paliwa wpadły do wody nie pozostawiając

wiając po sobie szczątków maszyn, ludzi, tratw ratunkowych a nawet plam ropy. Fakt, iż nie znaleziono żadnych śladów, idealnie pasuje do teorii „morze jest wielkie”. Zaginięcie „Martina Marine-ra” miało być skutkiem eksplozji maszyny widzianej przez załogę frachtowca SS „Gaines Mills”. Podobno niektórzy widzieli owej tragicznej nocy lunę ognia na niebie.

Dochodzenie w tej sprawie Lotu 19 zamknięto w końcu 1946 roku. Dziewiętnaście lat po wypadku, Departament Marynarki wydał biuletyn, który miał zawierać odpowiedzi na pytania zadawane przez opinię publiczną. Nawet w nim stwierdzono, że materiał dowodowy „...nie jest wystarczający, by poznać, co się rzeczywiście stało. Nigdy więcej nie słyszano o Locie 19 i nie odnaleziono śladów samolotów...”

Niektóre okoliczności pozwalają jednak przypuszczać, że kilku pilotów mogło ocaleć i że znajdowali się oni w pobliżu brzegu, bądź też na nim wylądowali. Mogli również zostać uratowani, lecz zachowano to w tajemnicy.

Sal Macedonia z Madison w stanie New Jersey był radiooperatorem na amerykańskim okręcie „Ernest J. Hines”. Kiedy wypływali z portu, stał na pokładzie. Niezwykły zbieg okoliczności sprawił, że zrobił zdjęcie bombowców w czasie ich ostatniego lotu. Później usłyszał przez radio, że rozpoczęto poszukiwania pięciu samolotów i zrozumiał, że chodzi dokładnie o te, które sfotografował.

5 grudnia 1945 roku około godziny 19.00 odebrał słaby sygnał dochodzący z miejsca, gdzie prowadzono poszukiwania. Było to tylko kilka mil morskich od wybrzeży Florydy. Sal Macedonia twierdzi, że nie był to sygnał SOS. Poza tym wydawało mu się, że wezwanie nadszedło z małej łodzi, choć mogło pochodzić także z rozbitego samolotu. Zameldował o tym, ale nie podjęto żadnych działań, ponieważ „najniższy stopniem officer wachtowy nie chciał budzić dowódcy”. Założono, że sygnał na pewno odebrały samoloty prowadzące poszukiwania. Istnieją również inne relacje sugerujące, że rozbitkowie dotarli do lądu. Różne źródła podają, że w nocy, kiedy zaginęła eskadra, widziano zielone i czerwone sygnały świetlne. Zaobserwowali to piloci linii Pan American i Eastern Airlines oraz pewien kierowca autobusu. Sygnały odebrano w różnych miejscach, m.in. w Everglades, w okolicach Fort Myers i na Środkowej Florydzie. Wszystko wskazywało na to, wysyłali je ludzie znajdując-

cy się w niebezpieczeństwie. Ponieważ intensywne poszukiwania przerwano 10 grudnia, czyli zaledwie po czterech dniach, możemy przypuszczać, że w międzyczasie coś jednak znaleziono.

Joan Powers, wdowa po kapitanie Powersie sugeruje, jak podaje czasopismo „Saga Magazine” w artykule *The Greatest Mystery of the Bermuda Triangle*, autorstwa Kennetha Woodwarda, że niektórzy piloci nie zginęli, nie zaginęli i przypuszczalnie żyją gdzieś do tej pory. Opinię tę opiera ona częściowo na swojej intuicji, częściowo na fakcie, że poszukiwania trwały bardzo krótko, a częściowo na doniesieniach, że nie przyjęto pomocy Indian Seminolów, którzy ofiarowali pomoc w odnalezieniu rozbitków. Powołuje się także na pogłoski, że jakaś agencja rządowa odnalazła pilotów na wybrzeżu Florydy, skąd wysłano ich do szpitala wojskowego na Zachodnim Wybrzeżu. Joan Powers od lat stara się sprawdzić te informacje, ale napotyka na nieprzenikniony mur milczenia ze strony władz. Przypuszczenie, że niektórzy piloci przeżyli i fakt, że nie można uzyskać żadnych dodatkowych danych, skłania jednak do myślenia.

„Mam własną teorię na ten temat - mówi pani Powers - oni zobaczyli coś w powietrzu, coś dziwnego, co zablokowało przyrządy i tak przestraszyło porucznika Taylora, że nie chciał, aby porucznika Cox (Taylor krzyknął do niego >>Nie leć za mną<<) narażał życie”.

Marynarka Wojenna, być może ze względu na znaczenie tego „czegoś” dla bezpieczeństwa narodowego, do tej pory nie chce ujawnić prawdy. Rzecznicy prasowi władz odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lub informację związaną z interesującym nas obszarem, proszeni o wyrażenie opinii na temat obecności niezwykłych sił w Trójkącie Bermudzkim, zazwyczaj wahają się pomiędzy ostrożnym zaprzeczeniem i jawną drwiną.

Straż Wybrzeża rozpowszechnia sporządzone przez siebie sprawozdanie dotyczące Trójkąta. W pierwszym punkcie nazywa go „urojonym obszarem”, ale w innym znajdziemy dokładne współrzędne - tak na wszelki wypadek, gdyby jednak Trójkąt nie okazał się wymyślony. Ministerstwo Lotnictwa, chociaż uważa domniemaną tajemnicę za „nonsens”, przyznaje, że istnieją określone problemy utrudniające loty w tamtym obszarze. Sugeruje jednocześnie, że przyczyn zaginięć samolotów należy upatrywać w *neu-tercanes* - małych huraganach, które występują wewnątrz pozornie niegroźnych burz połączonych z opadami deszczu. Siły Powietrzne



USA także nie uznają oficjalnie Trójkąta Bermudzkiego za strefę niebezpieczną. Z opinią tą absolutnie nie zgadza się wielu pilotów wojskowych.

Przedstawiciele Narodowego Urzędu Oceanograficznego (NOAA) w przeciwieństwie do innych agend rządowych, nie są tak pewni, że Trójkąt po prostu nie istnieje. 16 grudnia 1974 roku w „Newsweeku” zamieszczono wypowiedź rzecznika prasowego NOAA: „Na przekór wysiłkom Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej i Straży Wybrzeża do tej pory nie znaleziono sensownego wyjaśnienia przyczyn zaginięć”.

Niektórzy oceanografowie, meteorolodzy, dyrektorzy linii lotniczych i naukowcy wyrażają się bardziej bezpośrednio. Gene Dubois z Eastern Airlines broniąc stanowiska, że linie lotnicze nie uznają istnienia Trójkąta nazwał go „nonsensem i pogonią za sensacją”. Isaac Asimov, naukowiec i pisarz science-fiction, uważa, że „nie istnieje nic, czego nie można by wytłumaczyć. Są za to rzeczy do tej pory niewyjaśnione. Mogą na zawsze takimi pozostać, ponieważ być może nigdy nie odkryjemy faktów potrzebnych do ich wytłumaczenia...” Claes Roth, oceanograf z Uniwersytetu Miami, stwierdził: „Nie znam ani jednego udokumentowanego przypadku, w którym musiałbym wyczerpać swoją wyobraźnię, aby dostrzec prawdopodobne i naturalne wyjaśnienie jakiegoś zjawiska”.

Niemniej jednak, sceptyczni obserwatorzy wydarzeń w Trójkącie Bermudzkim muszą natężyć swoją wyobraźnię, aby wytłumaczyć wiele, skądinąd niemożliwych do wyjaśnienia, zaginięć.

Poszukując ich naturalnych przyczyn, wytaczano argument, że statki zatonięły w wyniku spotkania i zderzenia z wielorybem. Trzeba w tym miejscu przypomnieć, że małe i średnie jednostki rzeczywiście były od czasu do czasu zatapiane przez te zwierzęta. Trzydziestometrowy kaszalot rozwścieczony pościgiem i harpunami zatopił duży statek wielorybniczy „Essex”. Stało się to 20 listopada 1820 roku w pobliżu równika. Bardziej zbliżone do współczesności są przypadki zniszczenia statku i kilku jachtów na trasie Rio de Janeiro - Kopenhaga. Łodzie Douglasa Robertsona i Mauri-ce'a Bailey'a (patrz bibliografia) zatonięły w wyniku zderzenia z wielorybem; być może w rezultacie nie spowodowanego przez

siebie ataku, być może w wyniku „żartobliwych” uderzeń w kadłub, który zwierzę uznało za innego walenia.

Oprócz kolizji z nieuważnymi lub agresywnymi, ale na pewno możliwymi do zidentyfikowania morskimi gigantami, bierze się także pod uwagę staranowanie niektórych jednostek przez większe statki, które nikogo o tym nie poinformowały. Taką ewentualność sugerowali żeglarze jachtowi. Chodziło o wyjaśnienie zaginięcia weterana regat morskich Harvey'a Conovera, który 1 stycznia 1958 roku płynął do Miami przez Floryda Keys.

Jego łódź „Revonoc” zaginęła bez śladu, odnaleziono za to należącą do niej szalupę. Przypuszczano, że jakiś frachtowiec staranował w nocy „Revonoca”, a wir wessał go w głąb oceanu. Nie pozostawiłoby to żadnych szczątków, a załoga frachtowca mogła nawet nie odczuć zderzenia.

O ile teoria ta daje się zastosować w przypadku łodzi żaglowych, o tyle nie tłumaczy z pewnością zaginięć frachtowców. Gdyby także zostały staranowane, nie dało by się tego nie zauważyć.

Skoro jesteśmy przy próbach „demistyfikacji” Trójkąta, należy wspomnieć o książce bibliotekarza z Arizony Lawrence'a Kusche'a *Trójkąt Bermudzki - zagadka rozwiązana* (wydanej w Polsce przez „Iskry” w 1983 roku - przyp. red.). Autor uważa, że zagadka została rozwiązana, ponieważ nigdy takowej nie było! Warto zaznaczyć, że nie poznał on osobiście Trójkąta Bermudzkiego, Atlantyku lub jakiegokolwiek większego obszaru wodnego. Technika badawcza Kusche'a opiera się raczej wzruszającym zaufaniu do rozmów międzymiastowych, o czym sam wspomina we wstępie do swojej książki. Cytując *Zagadkę Trójkąta Bermudzkiego* Martina EbOna, Kusche napisał: „Uważałem za zbędne udawać się w ten rejon i tam prowadzić badania” - ta pokrzepiająca uwaga mogłaby bezgranicznie uprościć pracę detektywów, policji, badaczy i poszukiwaczy z całego świata! W prasie także pojawiły się artykuły, które atakowały, ale i broniły pojęcia „Trójkąt Bermudzki”. Te najbardziej krytyczne opublikowano oczywiście w pismach rozpowszechnianych przez komercyjne linie lotnicze. Trasy lotu ich samolotów prowadzą przecież w pobliżu lub przecinają Trójkąt.

Wśród oceanografów, naukowców, przedstawicieli rządu i wielu innych osób nie ma jednomyślności w sprawie wydarzeń w Trój-



*Dr Eric Gairy, premier Grenady, omawiał problemy Trójkąta Bermudzkiego podczas obrad 30. Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jego wystąpienie spotkało się z wielkim zainteresowaniem światowej opinii publicznej (fot. Grenada Tou-rist Office).*

kącie. Znalazł się jednak rząd, który zajął wobec nich jednoznaczne stanowisko.

Premier położonej w dawnych Indiach Zachodnich Grenady wyraził je na forum Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych 7 października 1975 r.: „Nadeszła pora, by ONZ poważnie zastanowił się nad powołaniem właściwego wydziału lub agencji do badania zjawisk parapsychologicznych [...] i naszej niewiedzy dotyczącej pewnych aspektów najbliższego otoczenia człowieka a przede wszystkim jego ezoterycznego lub wewnętrznego >>ja<< wraz z licznymi niewytłumaczalnymi zjawiskami, które wciąż sta-

nowią wyzwanie nawet dla najbardziej rozwiniętych gałęzi nauki. Trójkąt Bermudzki jest tylko jednym z przykładów... Poprzez badania psychiki człowiek może zyskać wiedzę, która sprawi, że stanie się on panem siebie i otoczenia a nie, jak w niektórych przypadkach, niewolnikiem".

Niespodziewana wzmianka o Trójkącie Bermudzkim przed Zgromadzeniem Ogólnym NZ znalazła spory oddźwięk w publikacjach prasowych na całym świecie. Niektóre gazety podkreślały, że premier Erie Gairy poprosił Narody Zjednoczone o rozwiązanie tajemnicy Trójkąta, aby „zapobiec temu, by w przyszłości ludzkość nie stała się ofiarą okoliczności, nad którymi nie będzie miała kontroli". Odebrano to jako aluzję do pozaziemskich sił lub istot działających na tym obszarze.

Nagłośnienie sprawy Trójkąta Bermudzkiego być może za sprawą przypadku zbiegło się ze wspólnym programem badawczym Marynarki Wojennej USA i marynarki wojennej Związku Radzieckiego pod kryptonimem „Polymode". W latach 1976-1977 objął on badania natężenia i aberracji pola magnetycznego, nieregularnych prądów i fal oceanicznych, podwodnych kanałów akustycznych. Na Zachodnim Atlantyku, w rejonie odpowiadającym obszarowi Trójkąta Bermudzkiego analizowano pojawiające się nagle burze magnetyczne.

Zainteresowanie rządu USA Trójkątem Bermudzkim przypomina badania przeprowadzone w ramach zakończonego w 1956 roku projektu „Magnet", który był wspólnym przedsięwzięciem Kanady, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Zajmowano się wówczas zakłóceniami magnetycznymi charakterystycznymi dla tego obszaru (warto odnotować, że biorący w nim udział samolot Marynarki Wojennej USA „Martin Marlin" zaginął i jak zwykle nie było wraku, sygnały MAYDAY ani wyjaśnienia, co zaszło).

Udział Stanów Zjednoczonych w projekcie „Polymode" i w programie Sojuz - Apollo służy nie tylko podkreśleniu zainteresowania Marynarki i oceanografów „wewnętrzną przestrzenią". Wskazuje również na wciąż rosnące, chociaż nadal ukryte zainteresowanie fenomenem Trójkąta Bermudzkiego. Nikt z członków rządu nie przyznał tego oficjalnie, ale agendy tego samego rządu w sposób oczywisty są zaangażowane w rozwikłanie zagadki. Być

może tym razem śledztwo wyjaśni lub rzuci chociaż trochę światła na to co przydarzyło się w tym rejonie statkom i samolotom, które przepadły w ciągu ostatnich trzydziestu lat.

Pomimo tego, że prasa zamieszczała takie nagłówki, jak „USA i Sowieci wspólnie badają Trójkąt Bermudzki”, trudno byłoby oczekiwać, że Marynarka Wojenna USA się do tego przyzna. Na pewno tylko „zbieg okoliczności” sprawił, że obszar ich badań zamyka się w przybliżeniu w tych samych współrzędnych geograficznych, co Trójkąt Bermudzki.

Nie wiadomo, czy amerykańsko-radziecki projekt odkryje przyczynę anomalii magnetycznych. Możliwe jednak, że naukowcy zetkną się z siłami, które do tej pory pozostają nieznanne.

Istnieje również możliwość, że siły te działają na badanym obszarze od setek albo tysięcy lat. Być może zachodzi związek pomiędzy zaginięciami statków i samolotów a inną tajemnicą nurtującą ludzkość od tysiącleci - legendarnym zniknięciem całego kontynentu.

## ATLANTYDA ODNALEZIONA W TRÓJKĄCIE BERMUDZKIM?

Atlantyda - zatopione imperium, które przetrwało w legendach ludzkości, może znajdować się pod wodami Trójkąta Bermudzkiego. Możliwe, że padła ofiarą tych samych potężnych sił, z których dziś słynie ten rejon Atlantyku. Fizycy, meteorologowie, eksperci cywilni i wojskowi, a także oceanografowie i archeolodzy w większości lekceważą fenomen Trójkąta. To samo dotyczy nowych odkryć, których dokonuje się na tym obszarze. Wskazują one na istnienie zatopionej cywilizacji. Naukowcy nie chcą ich zauważyć, ale badania podwodne mogą przynieść pierwsze konkretne dowody na to, że Atlantyda nie jest tylko legendą. Mniej lub bardziej, ale wszyscy znamy przecież mit o zagubionej cywilizacji, która istniała niegdyś na kontynencie lub wielkich wyspach, teraz pogrążonych w odmętach Atlantyku. Legenda ta zawsze była bliska ludziom obdarzonym wyobraźnią. Przetrwała tysiące lat dzięki Platonowi i innym pisarzom starożytności, jednak odkąd Plato ją spisał, zawsze była przedmiotem drwin sceptyków i krytyków.

Spór, który trwa już co najmniej od 2500 lat stał się tematem dla ponad 25 000 książek i niezliczonych artykułów we wszystkich niemal językach. Do dziś naukowcy z różnych stron świata starają się udowodnić, że oto odnaleźli „cywilizację sprzed cywilizacji”, równocześnie inni nie szczędzą wysiłków aby obalić ich teorie. Ekspedycje zapuszczają się w głąb mórz i oceanów, sondują pustynie, które niegdyś były morzami, badają wyspy, które być może są wierzchołkami gór dawnego lądu i szczyty górskie, gdzie ocalali

z kataklizmu ludzie zostali zmyci przez ogromne fale. Zagładają pod wieczną zmarzlinę na najdalszej Północy i Południu, gdzie zanim bieguny ustawiły się w obecnej pozycji, kwitło życie. Atlanto-lodzy, czyli zafascynowani legendą o Atlantydzie poszukiwacze, archeolodzy i ludzie zajmujący się prehistorią umiejscawiają zaginione imperium w wielu różnych miejscach naszego globu. Ankieta przeprowadzona pomiędzy 275 znawcami przedmiotu przyniosła wiele sprzecznych opinii: 46 z 275 ekspertów jest przekonanych, że Atlantyda nigdy nie istniała, 131 lokuje ją poza Oceanem Atlantyckim (jeden z nich nawet na Wenus!), pozostałych 98 uważa, że choć nie zostało to dotąd udowodnione, Atlantyda jest wciąż tam, gdzie powiedział Plato - na dnie Atlantyku.

Największy filozof starożytności bardzo szczegółowo opisał Atlantyde w dialogach *Timajos* i *Kritias*. Już wtedy oskarżono go o zmyślenie całej historii i, aby brzmiała bardziej wiarygodnie, przypisanie relacji o niej Solonowi. Ateński przywódca podczas swojej wizyty w Egipcie miał wypytywać kapłanów o zaginiony ląd. Kapłani ci, jak utrzymuje Platon, wciąż byli w posiadaniu informacji o Atlantydzie, które zapisane na murach i kolumnach świątyni w Sais. Solon przekazał podobno swoje sprawozdanie z wyprawy pradiadkowi Platonowi.

Plato opisuje Atlantyde i jej epokę tak barwnie, że chociaż jego dzieło powstało 2400 lat temu, wciąż urzeka nas jego czar i tajemniczość: „Na tej wyspie [Atlantydzie] kwitła wielka i zdumiewająca potęga królewska, której podlegała cała wyspa oraz wiele innych wysp i części kontynentu... Sprawowali władzę [...] także nad tymi, którzy mieszkali w obrębie Kolumn Heraklesa i dalej aż do Egiptu i Tyrenii... Przy tym posiadali tak olbrzymie bogactwa, jakich nie było nigdy przedtem w domach królewskich, ani nie znajdują się łątwo w przyszłości [...]. Od zewnątrz pokryli [...] ją [świątynię] całą srebrem, z wyjątkiem krawędzi, które powleczone złotem. Co się tyczy jej wnętrza, pokryli je całe kością słoniową i wszędzie ozdobili złotem, srebrem i orichalkiem [prawdopodobnie brązem]... Zbrojownie były pełne trójrzędowców i wszelkiego sprzętu do ich wyposażenia... Po przekroczeniu portów zewnętrznych, których było trzy, natrafiało się na wał o kształcie koła, który brał początek od morza i wszędzie był odległy na 50 stadiów od najobszerniejszego pierścienia utworzonego przez największy z portów. Wał zamykał



się w kanale portowym otwartym od strony morza. Był cały pokryty licznymi domostwami napierającymi na siebie nawzajem. Wjazd od morza i największy port były zatłoczone statkami i zewsząd przybyłymi kupcami [...]. Żyło na niej także mnóstwo słoni. Paszy było na niej w obfitości dla wszystkich innych gatunków..."

Ten wspaniały kraj zostaje niespodziewanie doszczętnie zniszczony: „...Pojawiły się trzęsienia ziemi oraz powódzie; w ciągu jednego dnia i jednej strasznej nocy... zniknęła [...] wyspa Atlantyda, została pochłonięta przez morze”.

Szczegółowa relacja Platona została podobno później potwierdzona przez niego samego i jego uczniów, którzy odwiedzili Sais. Potwierdzały ją także starożytne podania, legendy i zwyczaje oraz znany we wszystkich kulturach motyw Wielkiego Potopu, z którego uratowali się tylko nieliczni. Ponadto nie sposób wytłumaczyć podobieństw między językami, jeżeli wykluczmy możliwość stykania się ludów, które się nimi posługiwały lub posługują. Zapiski z epoki prekolumbijskiej dokonane po obu stronach Atlantyku sugerują, że na oceanie istniał kontynent lub duże wyspy, z których cywilizacja rozszerzyła się na Europę, basen Morza Śródziemnego, Środkowy Wschód i do obu Ameryk. Podania o zaginionym kontynencie i kontaktach ze starszą od naszej cywilizacją były tak rozpowszechnione, że kiedy Hiszpanie przepłynęli Atlantycką, byli głęboko przekonani, że w Nowym Świecie odnajdą ślady po Atlantydzie. Aztekowie i inne narody Ameryk oczekiwały natomiast białych ludzi lub bogów, którzy najprawdopodobniej powrócą ze swojej zaginionej ojczyzny. Wiele ludów indiańskich wciąż nazywa ją „Aztlan”.

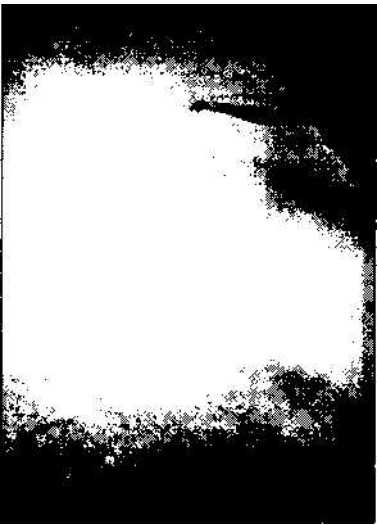
Podobieństwo nazw używanych przez starożytnych dla określenia zatopionej wyspy na Atlantyku, Raju lub krainy będącej źródłem cywilizacji jest czynnikiem, który skłania do hipotezy, że taki ląd kiedyś rzeczywiście istniał.

Tabela ukazuje, z jaką siłą na przestrzeni tysięcy lat nazwa tego kraju przetrwała w historii i świadomości ludzi żyjących po obu stronach oceanu. Nie mamy pojęcia, jak Atlanci nazywali swoją ojczyznę, ale we wszystkich zachowanych nazwach występują dźwięki zapisywane literami A T L i N. Jeszcze przypomnieniem „imperium morza” jest wyraz *alt-* „woda” - taki sam w starym języku Azteków, jak i w narzeczu Berberów z Północnej Afryki. Wskazówką dla rozszyfrowania nazwy wspomnianego w Bi-

Starożytna kultura	Nazwa zatopionej wyspy, cywilizacji lub przyszłego państwa	Miejsce w legendzie
Grecy Rzymianie	Atlantis Atlas	Królestwo na wyspie na oceanie Atlantyckim, łańcuch górski na zachodnim brzegu Atlantyku, który sięga aż do morza, a potem ciągnie się na jego dnie
Fenicjanie Kartagińczycy	Antilia Antilha	Wyspa w zachodniej części Atlantyku na szlaku handlowym (informacje o niej trzymane w tajemnicy)
Egipcjanie	Amenti, Aalu	Raj na środku zachodniego oceanu
Babilończycy i Sumerowie	Arallu	Raj na wyspie na zachodnim oceanie
Walijscy Celtowie	Arallu	Raj na wyspie na zachodnim oceanie
Germanie	Walhalla	Raj na zachodzie
Hiszpańscy Celtowie	Antilia, Atlantyda	Wysparskie królestwo na Atlantyku, niedaleko Hiszpanii
Berberowie i stare plemiona północnoafrykańskie	Atarantes, Atlantioi	Wojowniczy intruzi z północno-wschodniej Afryki
	Attala	Wyspa na północnym-zachodzie, siedziba przyszłego imperium
Arabowie	Ad	Kraj istniejący przed potopem na zachód od Morza Śródziemnego
Guancowie (Wyspy Kanaryjskie)	Atalaya	Zatopione atlantyckie imperium, które należało do Wysp Kanaryjskich
Baskowie	Atalaintika	Zatopiona wyspa na Atlantyku, z której pochodzą Baskowie
Aztekowie	Aztlan, Atlan	Wyspa z wielką górą na wschodnim morzu (Atlantyku), pierwotna ojczyzna Azteków
Majowie	Aytlan, Atlan	Ziemia na wschodnim morzu, z której przybyli Majowie
Toltekowie	Tlapallan	Wyspa na wschodnim morzu, ojczyzna bogów, którzy obdarzyli ludzi cywilizacją
Plemiona Północnej i Środkowej Ameryki, oraz północnego wybrzeża Ameryki Południowej	Atlan	Wyspa na wschodnim morzu, z której przybyli przodkowie

bli „kraju przed Potopem" może być imię Adam **oznacza**jącego pierwszego człowieka lub pierwszą cywilizowaną rasę.

*Pktwonurek dokonuje pomiarów sześciokątnych kształtów na dnie w pobliżu rafy Moselle na Bimini. Regularność konturów każe przypuszczać, że są one dziełem człowieka, choć nie wiadomo, czy są to drogi, place czy też dziedzińce pałacu. Cienkie czarne linie to przyrządy pomiarowe (fot. J. M. Valentine).*





Wspomnienia o zatopionym łądzie przetrwały wieki, a w efekcie znacznie przyczyniły się do ożywienia badań geograficznych i żeglugi. Kopiowane ze starożytnych oryginałów, średniowieczne mapy wciąż umieszczały Antlantyde lub Antyllę na Zachodnim Atlantyku.

Część relacji Platona nawiązuje do wysp w Trójkącie Bermudzkim: Bahamów, Bermudów i Antyli. Miało to swój wpływ na odkrycie Nowego Świata przez Kolumba. Oto co mówi Platon opisując położenie Atlantydy: „W owym czasie [9000 lat przed Platonem, 11 500 lat temu - przyp. autora] bowiem można było żeglować po tym morzu [Atlantyku - przyp. tłum.] [Potęga owa] posiadała wyspę przed cieśniną, którą wy nazywacie Słupami Heraklesa. Wyspa ta była większa od Libii i Azji razem wziętych. Podróźni owych czasów mogli się dostawać z tej wyspy na inne, a z nich na cały kontynent przeciwległy, który się rozciągał dokoła prawdziwego morza. Całe to morze, które się znajduje z tej strony cieśniny, o której mowa, wygląda na port o wąskim wjeździe. A co jest po tamtej jej stronie, można by nazwać prawdziwym morzem, a ziemi, która je zewsząd otacza, można by dać, w ścisłym tego słowa znaczeniu, miano kontynentu”.

Wzmianka o kontynencie leżącym po drugiej stronie Atlantyku została zapisana 2000 lat przed Kolumbem i jest charakterystyczna dla powszechnej w starożytności i średniowieczu wiary w jego istnienie. Dla Kolumba - wiernego ucznia Platona - była dodatkową zachętą do poszukiwań. W liście, który otrzymał on od pewnego uczonego przed wyruszeniem w podróż, jest mowa o tym, że statki będą być może mogły uzupełnić zapasy w ocalałych z zagłady częściach Atlantydy. W relacji Platona szczególnie istotne jest to, że wspomina on o „wielu innych wyspach” sugerując istnienie dużych połaci lądu w pobliżu Ameryki. Bliższa analiza tekstu wskazuje na to, że powinny one być większe i liczniejsze niż obecnie. Musimy w związku z tym pamiętać, że opowieść Platona odnosi się do dokładnie określonej przeszłości i cokolwiek by nie sądzić o precyzji jego wiedzy o Atlantydzie, niewątpliwie zaskakującą rzeczą jest fakt, że opisał wyspy leżące wokół kontynentu najwidoczniej wówczas już nieznanego.

W opisywanych przez Platona czasach, na Oceanie Atlantyckim rozpościerały się znacznie większe obszary lądu. Należały do nich

do dziś istniejące, lecz wówczas o wiele większe wyspy; inne pochłonęło morze. Linia wybrzeża wybiegała daleko w głąb Atlantyku. Poziom oceanu był wtedy o około 300 m niższy niż obecnie. Topnienie lodowców (trzeci okres lodowcowy) spowodowało uwolnienie ogromnych mas wody, w wyniku czego ocean podniósł się do aktualnego stanu. Całe połacie dna morskiego były wtedy wybrzeżem i wielkimi wyspami połączonymi ze sobą skrawkami lądu.



*Podwodny wał, tama lub nasyp sfotografowany z dużej wysokości. Ukształtowanie dna morza wskazuje na to, że dopóki nie podniósł się poziom wody był to port na Bimini (fot. J. M. Valentine).*

Dowody na podniesienie morza są szczególnie dobrze widoczne w Trójkącie Bermudzkim. W pobliżu Bahamów i Florydy znajdują się rozległe mierzyny z ogromnymi podwodnymi grotami (Błękitne Groty), które stanowią wystarczające świadectwo, że kiedyś przez tysiąclecia całe leżały ponad wodą. Przekonuje o tym fakt, że znajdziemy w nich stalagmity i stalaktyty (skalne „sople”

i „iglice”, które powstały dzięki ściekaniu wody ze sklepień. Możliwe jest to tylko wtedy, gdy groty znajdują się nad wodą). Na stosunkowo dużej głębokości natykamy się na kolonie martwych koralowców (korale żyją blisko powierzchni). Dno morskie nosi typowe dla plaż, teraz skamieniałe, ślady fal.



*Białe obszary wzdłuż wybrzeża Ameryki, wokół Bahamów i Antyli były lądem około 12 tysięcy lat temu, zanim nie podniósł się poziom wód po stopieniu lodowca (trzecia epoka lodowcowa). Podobne budowle, prawdopodobnie dzieło człowieka, znalezione w pobliżu Bahamów każą przypuszczać, że były to tereny zamieszkałe przez zadziwiająco wysoko rozwiniętą cywilizację.*

Sondy oceaniczne wydobyły na Karaibach próbki granitów wulkanicznych, które wskazują na opadnięcie kontynentu. Znaczne podniesienie się wód lub zatopienie dawnego kontynentu sy-



gnalizują także sondowania prowadzone na dalekim Atlantyku w pobliżu Azorów, szczególnie wydobyte z dna szkliste tachyli-tu. Znalaziono go najpierw w 1898 roku podczas naprawiania kabla oceanicznego; po raz drugi udało się to radzieckiej ekspedycji naukowej w 1962 r. Ważność tego dowodu polega na tym, że aby ta-chylit (lawo bazaltowa) mógł przybrać postać szklistą a nie krystaliczną, musiał ostygnąć ponad powierzchnią wody. W jednym i drugim przypadku wiek minerału oceniono na około 15 000 lat. Ponadto próbki pobierane z dna w okolicy Azorów sugerują wyraźnie, że wydobyte skały gęstniały nie w wodzie, lecz w atmosferze. Jeżeli weźmiemy pod uwagę mniej więcej 330 metrową zmianę w poziomie morza, oraz możliwość nawet dużych od niej odchyleń spowodowaną gwałtowną aktywnością wulkanów, możemy pokusić się o odtworzenie w naszej wyobraźni zarysów lądu na zachodnim Atlantyku w kształcie, jaki miał około 20 000 lat temu.

Ponad wodą znajdzie się wówczas dzisiejsza Ławica Bahamska, wielki obszar z dużymi zatokami, takimi jak Tongue of the Ocean i Exuma Sound, a także „morskie korytarze” takie jak Northwest Providence Channel (Północno-Zachodni Kanał Opatrzności). Kuba i pozostałe wyspy archipelagu Antyli staną się znacznie większe, a niektóre z nich połączy pas lądu, z którego na powierzchni morza pozostały jedynie górskie szczyty. Floryda rozszerzy się na wschód, w głąb Atlantyku i na zachód w stronę Zatoki Meksykańskiej. Wschodni brzeg od Florydy do Long Island wejdzie w ocean na 120 - 160 kilometrów dalej niż teraz. Zatopione dotąd gigantyczne kaniony przetną koryto rzeki Hudson. Za Bermudami pojawi się wielka wyspa; dzisiejsze mielizny i podwodne góry staną się lądem. Jego linia brzegowa przebiegać będzie wzdłuż Bermuda Rise. Dalej na południe po europejskiej stronie Atlantyku, Madera i Wyspy Kanaryjskie bardzo się powiększą; te ostatnie mogą mieć połączenie z wybrzeżem Afryki. Wzdłuż Grzbietu Północnoatlantyckiego stosunkowo niewielki obszar lądu, jakim są Azory, zmieni się w szereg dużych wysp i zatok o powierzchni większej niż Japonia. Pomiędzy Azorami i Wyspami Bahama, na północ od Bermudów znajduje się Morze Sargassowe - dziwny nieruchomy obszar na Oceanie znany z unoszących się na powierzchni wodorostów - sar-gasów. Są one być może potomkami roślin lądowych, które przystosowały się do środowiska wodnego.

Teoria, która sytuuje Imperium Atlantydy na Oceanie Atlantyckim zakłada, że niektóre jego części były kiedyś stałym lądem



*Podwodny wat lub tama. Zdjęcie wykonano z samolotu nad Nord Rimini. Kamienie użyte do jego budowy są znacznej wielkości; można je porównać do tych, z których zbudowano „Drogi Bimini”.*

i odwrotnie: muszle i inne ślady życia morskiego znajduwane na Saharze wskazują na to, że jest ona dnem dawnego oceanu.

Legendy i podania głoszą, że ludzie stworzyli kiedyś morskie imperium, które obejmowało większe wyspy i archipelagi na Atlantyku. Fale pochłonęły miasta, świątynie, kryte złotem dachy, porty i wielkie mury. Przypuszczenia te pozostaną jednak tylko hipotezą, dopóki nie zostaną odnalezione szczątki lub ruiny tych budowli. Historycy i archeolodzy ze zrozumiałą niechęcią odnoszą się do rozważania możliwości istnienia Atlantydy. W konsekwencji, zwolennicy tej teorii poczytywani są za fantastów i dziwaków. Można sympatyzować z tym punktem widzenia, ponieważ gdyby udało się dowieść, że Atlantyda rzeczywiście była kiedyś morską potęgą, historię ludzkości trzeba byłoby pisać od nowa. Początki cywilizacji zostałyby przesunięte tysiące lat wstecz, na długo przed narodzinami najstarszych znanych dziś kultur: Egiptu, Sumerów, Babilonu i ludów basenu Morza Śródziemnego.

Poparciem dla stanowiska naukowców jest fakt, że mimo lat poszukiwań, nie znaleziono pod wodami Atlantyku żadnych namacalnych dowodów istnienia zatopionego lądu. Z samolotów, a nawet łodzi rybackich widziano jednak w zielonkawej lub szaronie-bieskiej toni miasta, mury i drogi. Zobaczyć je można tylko w sprzyjających warunkach, gdy woda była wyjątkowo klarowna. Niestety, nie udało się ich odnaleźć ponownie. Niektóre z takich relacji przypisywano wyobraźni pilotów, inne - niechęci rybaków do opowiadania o tym, co naprawdę znaleźli w przybrzeżnych obszarach oceanu. Na kilku wyspach atlantyckich i wschodnich wybrzeżach obu Ameryk odnaleziono ruiny, które nie pasowały do miejscowej kultury materialnej. Przypisano je najczęściej starożytnym Fenicjanom, którzy zdradę sekretu o swoich podróżach przez Atlantyk karali śmiercią, lub innym odkrywcom, którzy przybili do brzegu Ameryki przed Kolumbem.

Dr Maurice Ewing, znany oceanograf, wyraził swój pogląd na temat Atlantydy powołując się na własne doświadczenie: „Spędziłem 13 lat na badaniu Grzbietu Środkowoatlantyckiego i nie znalazłem ani śladu zatopionych miast”. Najwidoczniej doszedł do wniosku, że jeśli on nie mógł ich znaleźć, to one nie istnieją. Armando Vivante i J. Imbelloni z Argentyny, pisarze i specjaliści od prehistorii, spędzili na poszukiwaniach wiele lat. Stwierdzili nie

tylko, że Atlantyda nigdy nie istniała, ale również, że studia nad tym problemem były zwykłą stratą czasu. W swojej konkluzji nie uwzględnili jednak, że czas spędzony przez nich na pisaniu książki także był zmarnowany.

Czy jest to miłe naukowej społeczności, czy też nie, w ciągu ostatnich lat zaszły wydarzenia, które mogą stanowić pierwszy krok w udowodnieniu prawdziwości legendy o Atlantydzie. Pociąga to za sobą niebezpieczeństwo, że przy okazji zostanie wywróco-

*Podwodne zdjęcie „drogi Bimi-ni” (wału lub mola) zbudowanej z uporządkowanych bloków kamiennych. Było to pierwsze*



*jednoznaczne odkrycie archeologiczne na płycznach w pobliżu Wysp Bahama. Jego autentyczność została potwierdzona przez późniejsze znaleziska (fot. J. M. Yalentine).*

na do góry nogami starannie uporządkowana chronologia starożytnych kultur.

Odkrycia te zostały dokonane w miejscach, gdzie poszukiwania zaginionego kontynentu wydają się najbardziej logiczne - na mieliznach i w zatokach Trójkąta Bermudzkiego.

Podwodne ruiny, najprawdopodobniej pozostałości kamiennych tarasów, dróg, murów i budynków odkryto po raz pierwszy w 1968 r. w pobliżu Andros. W niektórych przypadkach zauważono je najpierw z powietrza; potem potwierdzili to nurkowie. Czasami, gdy woda była przezroczysta, można je też było zauważyć bezpośrednio z łodzi. Jest oczywiście możliwe, że rybacy i miejscowi nur-

kowie odkryli ruiny o wiele wcześniej, ale zatrzymali to w tajemnicy licząc na znalezienie skarbów - zabytków archeologicznych lub złota. Jest również prawdopodobne, że ruiny odsłoniły sztormy



*Dr Mamon Valentine w roku 1968 odkrył „drogi Bimini” wraz z Jacquesem Mayolem i Heroldem Climo. Dwadzieścia osiem lat wcześniej jasnovidz Edgar Cayceprzepowiedział, że właśnie w tym roku odnalezione zostaną ruiny Atlantydy (fot. J. M. Valentine).*



*Niektóre skały na dnie w okolicach Bimini ułożone są na innych; niekiedy wspierają się na niewielkich słupach - może to stanowić wskazówki, & h'b<sup>one</sup> częścią kompleksu budynków (fot. J. M. Valentine).*

i wstrząsy dna morskiego, co w przedziwny sposób zbiegło się z przepowiedniami Edgara Cayce'a. Znany jasnowidz 28 lat wcześniej wspominał w wizjonerskim transie o Atlantydzie. W 1940 r. powiedział: „Posejdia będzie jedną z pierwszych części Atlantydy, które ponownie wynurzą się z morza przypuszczalnie w 1968 lub 1969 roku, czyli już wkrótce”.

W wielu książkach (m.in. w *Tajemnicach zapomnianego świata*) opisano szczegółowo okoliczności odkrycia przez dr. Mansona Va-lentina, Dimitriego Rebikoffa, Jacquesa Moyola i innych podwodnego Muru Bimini. Pilot Trig Adams i Bob Brush odkryli z powietrza pierwszą „świątynię” Andros. Odkrycia te prawie natychmiast zdementowali archeolodzy i oceanografowie. Mimo że są zbudowane nader starannie a na dodatek z kamienia, zarówno Andros, jak i inne świątynie położone w jej sąsiedztwie uznano za „kolonie homarów” albo prostokątne konstrukcje do połowu gąbek i małży.



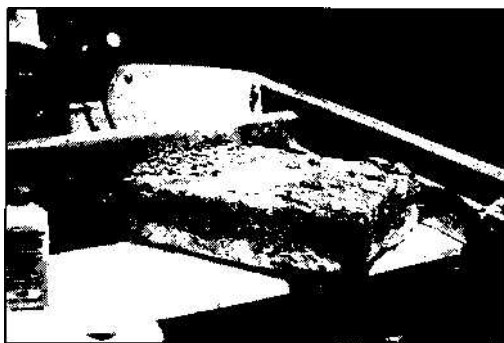
*Rysunek fragmentów „drogi Bimini” (tamy lub watów). Aby uzmysłowić czytelnikowi wielkość konstrukcji, umieszczano postać człowieka i rekina.*

Mur Bimini określono jako naturalny grzbiet skalny, który tylko „przy dużej dozie wyobraźni może przypominać drogę lub tamę.

Pierwsza negatywna reakcja uznanych archeologów na rewelacje z Bahamów stała się przyczyną wielu ekspedycji sponsorowanych przez instytucje i osoby prywatne. Liczne studia filmowe przyciągnięte hałasem wokół Trójkąta, przeprowadzały tam własne podwodne badania i kręciły filmy. Przy okazji potwierdzono obecność wielu innych obiektów, które wydają się być (w niektórych przypadkach udało się to udowodnić) zatopionymi drogami, kolosalnymi murami, kamiennymi podłogami, ściętymi piramidami, groblami, koncentrycznymi kołami z gigantycznych głazów, a nawet głowami z kamienia, kolumnami i rzeźbami. Znajdują się one



w różnych miejscach, głównie w okolicach Bimini, Andros, Exumy, Caicos i Cat Cays. Rzeźby rzekomo podniesiono z dna w pobliżu Bermudów, gdzie również widziano podwodne miasta. Ruiny dostrzeżono w okolicy Wysp Kanaryjskich i Azorów, u wybrzeży północnej Afryki, Hiszpanii i Kuby, a także w należącej do Stanów Zjednoczonych części Szelfu Kontynentalnego. Monumentalne ruiny i groble ukryte są w morskiej toni u brzegów Jukatanu i Wenezueli. Głębokość, na której leżą, waha się od 10 do 1600 metrów. Większość znaleziono na Bahamach, być może dlatego, że tak wielu ludzi zajmuje się tu ich poszukiwaniem. Podwodne drogi w okolicy Caicos wychodzą z głębiny na mielizny i część wyspy. Mur Bimini ma kilometr długości, od powierzchni dzieli go od 8 do 12 metrów. Niedaleko północnego Bimini sfotografowano z powietrza płataninę murów, które przypominają labirynt albo komnaty; leżą one na głębokości 30 metrów. Daleko od brzegu, w 60, 100 i 167 metrowej głębiny piloci widzieli podobno wielkie piramidy. Ponoć zbadali je nurkowie, którzy później przyjęli pełną rezerwy postawę wobec prób nakłonienia ich do ujawnienia miejsca tych znalezisk.



*Kamienna płyta (fragment podwodnej konstrukcji) znajdująca się obecnie w Bahama Antiquities Institute. Skamieniałe korzenie mangory w górnej części płyty liczą sobie około 6-8 tysięcy lat (ich wiek oceniono metodą węgla C-14) (fot. J. M. Yalentine).*

Niechęć ta wywodzi się z czegoś, co można by nazwać „podwodną gorączką archeologiczną”. Utrzymując sekret, nurkowie sami mogą wydobywać znalezione skarby; również za pomocą dynamitu, aby przyspieszyć ich eksploatację. Na szczęście rząd Ba-hamów podjął kroki w celu ochrony podwodnych znalezisk. W Freeport utworzono muzeum wydobytych z morza zabytków archeologicznych.

Dopiero w zeszłym roku udowodniono jednoznacznie, że niezwykle mury i ruiny nie są naturalnymi formacjami skał, a dzieła sztuki na dnie nie pochodzą z rozbitych okrętów. Dwie ekspedycje pod nazwą „Posejdia”, kierowane przez dr. Davida Zinka z Lamar University oraz niezależne badania dr. M. Valentine'a, dr. J. Thor-ne'a i innych potwierdziły, że ogromne bloki skalne w pobliżu Bi-mini nie są częścią przybrzeżnych skał. Nie stanowią one części dna, lecz są na nim położone, niektóre wspierają się jeszcze na kolumnach. Byłoby to absolutnie niemożliwe, gdybyśmy mieli do czynienia z dziełem natury. Wokół wysp bada się wiele ruin i przy



*Linie widoczne na zdjęciu wykonanym na południe od Andros każą przypuszczać, że chodzi tu o pozostałości murów lub dróg. Pochodzą prawdopodobnie z czasów, gdy wyspa była o wiele większa (fot. Bob Brush).*

okazji, w coraz to głębszej wodzie odkrywa się pozostałości budynków, murów, tarasów i piramid.

W czasie składania do druku tej książki dokonano kolejnego niezwykłego odkrycia. Przy użyciu sonaru wykryto na dnie morza ogromną masę, która przypominała piramidę lub jakąś inną budowlę. Odczyt danych wykazał, że jest to gigantyczna piramida mierząca w przybliżeniu 140 metrów wysokości przy długości boku podstawy około 150 metrów. Szczyt piramidy jest schowany 100 metrów pod powierzchnią wody. Pierwszy pomiar wykazał, że jeden z boków piramidy jest dłuższy niż przeciwległy do niego. Być może przyczyny należy upatrywać w obsunięciu się dna lub w osadzaniu się piasku lub mułu, który przez tysiąclecia mógł



*W czasie polowu ryb, sonar na kutrze kapitana Bona Henry'ego odkrył na dnie wzniesienie w kształcie piramidy o wysokości 140 m, zatem porównywalne wielkością z grobowcem faraona Cheopsa w Gizie (146,6 m) (fot. Don Henry).*

znacznie zmienić kształt budowli. Najprawdopodobniej jej prawdziwa wysokość jest znacznie większa.

Penetracja dna przy użyciu sonaru wskazuje na to, że niedaleko znajdują się regularne w kształcie płyty i przypominające piramidy

formacje. Nie zostało to jeszcze potwierdzone bardziej szczegółowymi badaniami, ale może sygnalizować obecność innych monumentalnych konstrukcji i ruin. Niezwykła budowla została po raz pierwszy zarejestrowana graficznie podczas połowu ryb w końcu 1976 roku. Zamiast ukazać ławicę lub mielizny, sonar odtworzył niespodziewanie dokładny kształt piramidy. Późniejsze ekspedycje, w których brał udział autor i Ari Marshall - grecki przemysłowiec i podwodny archeolog, zdają się potwierdzić istnienie tej ogromnej budowli na dnie oceanu. Ostatecznie rozstrzygnięcie tej kwestii musi poczekać do chwili, gdy przy użyciu łodzi podwodnej lub kamer telewizyjnych dokona się dokładnego oglądu obiektu. Ustali się wtedy, czy dziwaczna forma jest naprawdę piramidą, czy też co raczej mało prawdopodobne, wulkanem lub górą o zbliżonym kształcie. Odpowiedź na to pytanie zależeć będzie od tego, czy piramida jest wykonana z obrobionego kamienia. Biorąc pod uwagę liczbę znalezionych murów i platform, wzmianki o podwodnych konstrukcjach w granicach Trójkąta Bermudzkiego oraz częste relacje pilotów i rybaków o dostrzeżeniu w tym rejonie płytko

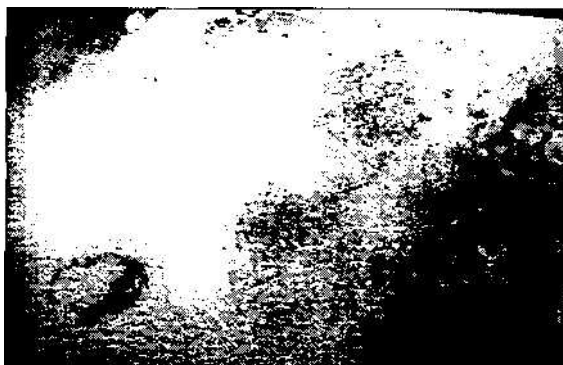


*Wielkie potrójne koto z kamieni w pobliżu Andros przypominające prehistoryczne „kalendarze”. Podobne budowle występują m.in. w Stonehen-ge, Karnaku i Ameryce Południowej. Wiek tego typu znalezisk, najprawdopodobniej dzieł człowieka, odkryto w ostatnich latach. Niektóre ujawniły się w czasie odpływów i sztormów (fot. J. M. Valentine).*

zanurzonych piramid, nie powinno nas zdziwić odnalezienie budowli jeszcze większej niż ta, o której była mowa.

Uderza związek pomiędzy dwiema ogromnymi i pradawnymi piramidami, których wieku dotąd nie ustalono. Znajdują się one po przeciwnych stronach Atlantyku. Ta w Trójkącie Bermudzkim i ta w Egipcie nadal są archeologiczną zagadką. Być może jej rozwiązanie wykaże, że jedna i druga ma związek z zatopionym Imperium Atlantydy.

Nie wiemy, czy Edgar sądził, że w 1968 roku pokryte wodorostami złote pałace Atlantydy wynurzą się z morza. Jego przepowiednia okazała się jednak prawdziwa, ponieważ budowle i dzieła sztuki zatopionej cywilizacji pojawiły się przed niedowierzającymi oczyma świata właśnie w 1968 roku. Poszukiwania zaginionej cywilizacji są kontynuowane w wielu częściach Atlantyku - wszędzie tam, gdzie według legend niegdyś istniała. Ruiny te nie mogą być wytworem żadnej ze znanych nam kultur, ponieważ poziom mórz i oceanów podniósł się o 300 metrów na tysiące lat wcześniej niż my datujemy początek historii ludzkości. Gdyby Fenicjanie, Kre-teńczycy, Wikingowie, Irlandczycy lub jakikolwiek inny naród podejrzewany o wyprzedzenie Kolumba w odkryciu Ameryki zbu-



*Kolista konstrukcja & poblizu Andros. Zdjęcie wykonano z samolotu. Inne koła, również nie będące dziełem natury, widać po prawej stronie. Wpływają one na życie roślinne i zwierzęce pod wodą.*

dował te monumentalne budowle w miejscach, w których je znaleziono, to musiał budować je pod powierzchnią wody!

Zainteresowanie Trójkątem Bermudzkim i badania w nim prowadzone mogą rozwiązać prastarą tajemnicę: czy na Zachodnim Atlantyku istniały kiedyś zaludnione i cywilizowane obszary? Rozpoznanie z dużej wysokości tych jego części, gdzie dno jest widoczne, pozwala domyślać się podwodnych budowli. Na mieliżnach i zboczach Szelfu Atlantyckiego może być więcej ruin, a nawet całe miasta, które czekają na dokładniejsze zbadanie przez łodzie podwodne, specjalnie skonstruowaną aparaturę i nurków.

Zmiany w ukształtowaniu dna morskiego spowodowały, że pozostałości prehistorycznych budowli chociaż pokryte piaskiem i roślinnością zostały po sobie niewyraźne, ale czytelne kontury.

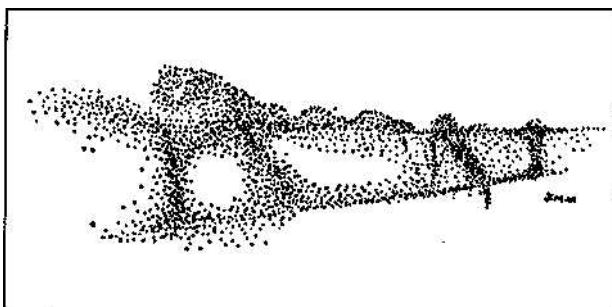


*W grudniu 1965 roku oceanograf Robert Menzies wykonał to zadziwiające zdjęcie z pokładu statku badawczego „Anton Bruun”. Widać na nim mury lub kolumny na dnie morza, na głębokości około 2 tysięcy metrów [fot. Robert]. Menzies).*

Prostokątne i koliste kształty świadczą o tym, że zostały one pogrzebane nie tylko pod wodą, ale i pod dnem morza.

Jeżeli cywilizację na Zachodnim Atlantyku zmiotł globalny kataklizm, to jej miasta obróciły się w gruzy, a większość ruin pogrzała się w oceanie lub została przykryta piaskiem na 11 500 lat. Jest to tym bardziej prawdopodobne, jeżeli przyjmemy, że aktywność wulkaniczna utrzymywała się na tym obszarze przez dłuższy czas. Naukowcy dowiedli, że poziom oceanu w ciągu ostatnich 20 000 lat gwałtownie się podniósł. Ogromne obszary, na których znajdujemy dziś podwodne ruiny, zakryło morze. Nie znamy jasnej odpowiedzi na pytanie, co było przyczyną tego, że Atlantyda pogrzała się w odmętach Atlantyku. Czy zatoniła, jak mówi Platon, „w ciągu jednego dnia i jednej strasznej nocy” w „gwałtownych trzęsieniach ziemi i potopie”? Czy cywilizacja sprzed Potopu spowodowała własną zagładę manipulując siłami Natury? Czy prehistoryczna wojna atomowa opisana w zadziwiających szczegółach przez hinduski epos *Mahabharata* spowodowała topienie lodowców i w rezultacie biblijny Potop? Głoszono nawet pogląd, że w południowy rejon Trójkąta Bermudzkiego uderzyła planetoida.

Otto Muck, autor *Odnalezionej Atlantydy* (książka ta ukaże się niebawem nakładem naszego wydawnictwa - przyp. red.) wierzy,



*Ślady podwodnych konstrukcji lub murów na dnie morza w pobliżu Wielkiej Platformy Bahamskiej na zachód od Andros widziane z samolotu z wysokości około 12 tysięcy metrów. Resztki budowli ciągną się na przestrzeni wielu kilometrów.*

być może z nieco przesadnym entuzjazmem, że jego badania nad kalendarzem Majów przyniosły dokładną datę tej katastrofy. Według naszego kalendarza miało to nastąpić 5 czerwca 8498 r. p.n.e. Przeszukiwanie dna morskiego w Trójkącie Bermudzkim odsłoniło resztki czegoś, co możemy nazwać prehistoryczną cywilizacją Atlantydy. Badanie obszarów, na których rozpościerało się to imperium może przybliżyć nas do wyjaśnienia tego, co obecnie dzieje się w Trójkącie. Sejsmiczne, pływowe lub kosmiczne siły, które pogrzebały na zawsze niegdyś zaludnione obszary mogą być nadal aktywne. Karaiby i przylegająca do nich część Zachodniego Atlantyku jest jedną z najbardziej czynnych na świecie stref wulka-

*Im więcej ekspedycji bada Trójkąt Bermudzki, tym większa jest szansa na rozwiązanie jego zagadki. Na zdjęciu widać ekipę badawczą (samolot, statek, nurkowie). Statek został naprowadzony przez samolot do miejsca podwodnych znalezisk w pobliżu rafy Moselle niedaleki Eimini. Nurkowie pracują już pod wodą, ale widać ich tratwę przywiązaną do rufy statku (fot. J. M. Yalentine).*

nicznych. Cechują ją nagle i bardzo gwałtowne cyklony, tzw. *hurri-canes*. Nazwa ta wywodzi się od bogaszczydziela Hurikana. Ludność Karaibów wierzy, że to on spowodował Wielki Potop.

Ronald Waddington z Burlington w Kanadzie, badacz i teoretyk problemu Trójkąta Bermudzkiego postawił interesującą hipotezę, która w logiczny i precyzyjny sposób próbuje wyjaśnić przy-



czyny znikania samolotów, statków, pasażerów i załóg. Według Waddingtona w Trójkącie działają, co prawda niezwykle, ale całkowicie naturalne siły: „Moja hipoteza oparta jest na fakcie, że podziemne wybuchy wulkanów trwają nieprzerwanie. Nie jest wykluczone, że z powodu wielkiej głębokości i ciśnień w rowach oceanicznych, erupcje wulkanów na tym obszarze są odmienne od tych, które stworzyły etole Pacyfiku. W niezbadanych głębinach mogą powstawać szczeliny i pęknięcia dna. Gorące gazy z wnętrza Ziemi wytwarzają niewyobrażalnie potężne ciśnienie, które wyrzuca w górę kawałki radioaktywnej, gęstej materii magnetycznej niepodobnej do niczego, co dotąd znamy.

Materia ta porusza się z ogromną prędkością, zbliżoną do prędkości rakiety. Kiedy przebija powierzchnię wody, może zachowywać się tak, jak potężny promień kosmiczny, który dąży do zmiany swojej równowagi elektronowej.

Jeżeli jakikolwiek samolot znajdzie się w zasięgu jego pola magnetycznego, może nastąpić krótkie spięcie w obrębie całego wyposażenia elektrycznego. Zapłon zostanie odcięty, maszyna straci ciąg i wejdzie w ślizg, nad którym pilot nie ma żadnej kontroli, ponieważ wszystkie elektryczne systemy sterowania także ulegną wyłączeniu. To natychmiastowe odcięcie prądu może też wyjaśnić, dlaczego żaden pilot nie był w stanie wysłać SOS nawet wtedy, gdy był w bezpośrednim kontakcie z ziemią. Domniemane eksplozje samolotów w powietrzu mogło spowodować zapalenie się oparów paliwa w wyniku spięć w instalacji, które nastąpiły z chwilą wejścia w pole magnetyczne.

W przypadku statków zjawisko to przedstawia się zupełnie inaczej. Cząstki radioaktywnej materii wylatują na powierzchnię z szybkością bomby wodorowej i uderzają w stalowe kadłuby okrętów jak magnetyczne głowice torped, z tym samym niszczycielskim skutkiem. Nie można wykluczyć, że statek uderzony z tak ogromną siłą rozpada się całkowicie, co wyjaśniałoby, dlaczego nigdy nie odnaleziono rozbitków ani żadnych szczątków. Dziwne przypadki statków, które odnajdywano dryfujące i opustoszałe, da się wyjaśnić zakładając, że mogły być one bombardowane okruchami niezwyklej materii, nie na tyle silnie, aby je zatopić. Przeróżający widok ognistych bomb, które nagle wylatują z morza i spadają na pokład, mogłyby wywołać wśród załogi taki popłoch, że

natychmiast opuściłaby statek. Wybuchom podwodnych wulkanów towarzyszy zwykle wrzenie wody. Jeśli dodamy do tego pełne paniki, a co za tym idzie nieracjonalne zachowanie się ludzi, ocalenie z zagłady jest wykluczone. Spostrzeżenia kilku radiooperatorów, którzy byli w stanie opisać, co widzą zanim ich sprzęt odmówił posłuszeństwa, nie mają sensu, dopóki nie powiążemy ich z ognistymi kulami i wrzeniem wody wywołanym właśnie podziemną aktywnością wulkanu. W tym kontekście komunikaty radiowe zaczynają nabierać sensu i są absolutnie logiczne. Fakt, że tajemnicze wydarzenia miały miejsce w określonych przedziałach czasowych, a tysiące statków i samolotów przebyło ten zatłoczony rejon bez żadnych sensacji, wydaje się wskazywać, że mają one - podobnie jak wybuchy wulkanów - charakter cykliczny.

Zjawiska, o których mowa, mogły oczywiście zachodzić także w innych rejonach ziemi, np. na dalekim Pacyfiku, z dala od uczęszczanych szlaków. Być może niektóre z tajemniczych zaginięć, które zdarzyły się w okolicach Japonii i różnych częściach Oceanu Spokojnego, po bliższym zbadaniu pasowałyby do wzoru, którego najważniejszymi elementami są rowy oceaniczne i podziemne bruzdy".

Teoria Waddingtona nie zawiera żadnego ogniwa, które łączyłoby Atlantyde z Trójkątem Bermudzkim. Niemniej jednak, zjawiska przez niego opisane mogą być produktem ubocznym katastrofy, która spowodowała zatopienie Atlantydy.

Atlantyda i Trójkąt Bermudzki to dwie dotąd nierozwiązane tajemnice oceanu. Wyjaśnienie jednej z nich może pociągnąć za sobą rozwiązanie drugiej. Istnieją jednak przyczyny, dla których wydarzeń w Trójkącie nie da się wytłumaczyć jedynie aktywnością wulkaniczną w głębinach i burzeniem się morza. Trzeba też wziąć pod uwagę wiele innych elementów tej układanki, jak niezwykle zachowanie chmur, nagłą obecność płomienistych mgieł, burzenie wody, któremu towarzyszą zakłócenia elektromagnetyczne, niezidentyfikowane światła lub pojazdy poruszające się po nocnym niebie i pod powierzchnią wody. Teoria ta nie mówi także nic o obiektach, które ulatują z toni, a potem do niej wracają ani o radarowych „widmach", które najprawdopodobniej mają absolutnie materialną postać.

Wspominam o tym dlatego, że zjawiska na tym obszarze mogą mieć związek z dawną albo obecną działalnością Atlantów. Istnieje hipoteza oparta głównie na wypowiedziach Edgara Cayce'a o atlan-tydzkich źródłach energii. Głosi ona, że zatopione siłownie, mimo tysięcy lat spędzonych pod wodą, mogą od czasu do czasu być aktywne. Cokolwiek jest przyczyną tych wydarzeń, czy źródło ich jest natury sejsmicznej, elektromagnetycznej, wytworem cywilizacji ludzkiej czy kosmicznej, zaskakują i wprawiają w zakłopotanie tych podróżników, którzy kiedykolwiek zetknęli się z tajemniczymi siłami - to znaczy tych, którym udało się przeżyć.

## RELACJE Z POGRANICZA RZECZYWISTOŚCI

Piloci, pasażerowie, żeglarze, rybacy i marynarze nie obawiają się już wspominać o swoich obserwacjach i przeżyciach w Trójkącie bez względu na to, jak byłyby one niezwykle i niewytłumaczalne. Tej nowej, bardziej otwartej postawy nie odnajdziemy oczywiście wśród urzędników i instytucji. Kierując się własnym interesem i względami bezpieczeństwa wolą oni twierdzić, że w rzeczywistości nic dziwnego się tam nie dzieje, a długa lista zaginionych jest czymś normalnym. Tymczasem samoloty, statki i ludzie nadal giną bez śladu.

Wiemy obecnie więcej na temat okoliczności wypadków, gdyż opowiadają o nich ludzie, którzy nie zaginęli i mogą przybliżyć nam ostatnie chwile tych, którzy nigdy stamtąd nie powrócili. Są to relacje z pogranicza niebezpiecznej strefy, o włos od nieszczęścia. Gdyby ludzie ci znaleźli się w centrum wydarzeń, najprawdopodobniej nie mogliby dzisiaj o nich opowiadać.

Rike Roxby pilotował 16 grudnia 1974 r. samolot Cessna 172. Miał na pokładzie dwóch pasażerów: Dona Parrisa i Kelly'ego Hansona. Lot na Tahiti nie przebiegał niestety bez zakłóceń. W pewnym momencie z „nicości” pojawiła się wirująca chmura, zaczęła lecieć za samolotem i sprowadziła na nich nieszczęście. Maszyna rozbiła się o górę na Great Inagua. Pilot zginął na miejscu, ale pasażerowie przeżyli. Jak podawała florydzka prasa, gdy przelatywali nad Bimini, instrumenty podkładowe zaczęły źle funkcjonować. Przeszły pracować cztery urządzenia radiowe, przyrządy na-

wigacyjne ; wskaźniki poziomu paliwa. Roxby, który mógł się teraz orientować jedynie według słońca, wylądował na wolnej przestrzeni między polami trzciny cukrowej. Nie wiedział, gdzie się znajduje, od robotników dowiedział się, że jest na Kubie i natychmiast znów wystartował. W końcu nawiązał łączność z innym samolotem i ustalił kurs na Great Inagua na Bahamach. Potem kontakt znowu się przerwał. Kiedy Cessna przygotowywała się do lądowania, zdarzyło się coś nieoczekiwanego. Mówi Hanson: „Przez moment wszystko było jasne i widzieliśmy dokładnie pas. Nagle znaleźliśmy się wewnątrz wirującej chmury, która pojawiła się po prostu znikąd”. Pilot zginął, gdy samolot uderzył w zbocze góry. Dyrektor lotniska powiedział później: „To był doświadczony pilot i nie ma żadnego zrozumiałego wytłumaczenia tego nieszczęścia”.

Don Parris, drugi pasażer, stwierdził: „Słyszało się o Trójkącie, oglądało o nim filmy, ale nie wierzyło się w to wszystko. Jednak ja teraz już wierzę”.

Normalne chmury nie lecą śladem samolotów, nie połykają ich i nie powodują ich zniknięcia. Nie należy jednak wykluczać możliwości, że w pozornie zwykłej chmurze, którą w chwili zaginięcia statku lub samolotu obserwowali naoczni świadkowie, działo się coś dziwnego. Za katastrofę mogły być odpowiedzialne nieznanne siły i energie, materia lub próżnia. Znany jest taki przypadek zaginięcia samolotu, za który winą można obarczyć wyłącznie chmurę. Chodzi o należąca do Sił Powietrznych USA maszynę typu Super Sabre. W styczniu 1960 r. obserwowano ją zarówno z ziemi, jak i z pokładów statków i samolotów.

Victor Haywood mieszkał kiedyś na Bermudach, a potem przeniósł się do angielskiego miasta Wakefield w hrabstwie Yorkshire. W 1960 roku pracował przy programie satelitarnej kontroli powietrznej. Brały w nim udział dwie firmy prywatne: English Electric ze Stafford w Wielkiej Brytanii i Constructions Management z Nowego Jorku. Haywood miał wówczas stały kontakt z bazą Sił Powietrznych w Kindley Field. Według niego, zajście miało następujący przebieg: „Okolo godziny trzynastej w słoneczny, prawie bezchmurny dzień z bazy w Kindley na Bermudach wystartowało pięć samolotów bojowych Super Sabre. Razem z czterema czy pięcioma innymi ludźmi pracującymi na wyspie obserwowałem z zainteresowaniem ich start, ponieważ były one

wówczas raczej rzadkimi maszynami. W każdym razie w rejonie Bermudów.

Super Sabre miały dopalacze, więc start odbył się wyjątkowo szybko. Samoloty utworzyły szyk i zniknęły w dużej chmurze oddalonej od wybrzeża mniej więcej o 700 metrów. Widzieliśmy ją doskonale (w każdym razie w zakresie naszych dwóch wymiarów). Samoloty były obserwowane przez radary kontroli lotów, co jest obowiązkową i obwarowaną stosownymi przepisami dotyczącymi startów i lądowań procedurą. W chmurę wleciało pięć maszyn, ale wyleciały z niej tylko cztery. Radar nie zarejestrował żadnej katastrofy, choć samoloty znajdowały się na wysokości zaledwie kilkudziesięciu metrów, my też nie widzieliśmy, by któryś runął w dół. Po kilku minutach zgłoszono zaginięcie jednej maszyny Super Sabre i natychmiast rozpoczęła się akcja ratownicza. Obszar poszukiwań obejmował rejon znajdujący się jakieś 800 metrów od brzegu wyspy. Morze było zupełnie spokojne. Nigdy nie znaleziono śladów katastrofy. Jedynym znaleziskiem była kamizelka ratunkowa należąca do standardowego wyposażenia amerykańskich Sił Powietrznych. Nie uznano jej za sprzęt należący do zaginionego samolotu, ponieważ na Bermudach wielu żeglarzy i właścicieli łodzi kupowało je nielegalnie od stacjonujących tam żołnierzy. Mogła więc należeć do kogokolwiek.

Nigdy nie znaleziono zadowalającego wyjaśnienia tego, co mogło się stać z samolotem i pilotami. Nie muszę chyba dodawać, że drobiazgowe śledztwo, jakie przeprowadziły Siły Powietrzne, nie doprowadziło do wykrycia przyczyn tajemniczego wydarzenia".

Jak wcześniej wspominaliśmy, zdarzało się, że tego samego dnia i na tym samym obszarze Trójkąta ginęło kilka samolotów. Jednocześnie załogi, które nie zginęły, lecąc często na tym samym pułapie, notowały liczne anomalie.

Jim Blocker, cywilny pilot z Atlanty zawdzięcza swoje życie niewielkiej zmianie wysokości lotu. W lutym 1968 roku leciał z Nassau do Palm Beach: „Pogoda była dobra. Poprosiłem o zgodę na lot na wysokości 2500 m, ale wieża zezwoliła na 1800 m. Mniej więcej 60 km na północ od Nassau przestało działać radio, igła kompasu zaczęła kręcić się w kółko i wszystkie przyrządy nawigacyjne, łącznie z pracującym na wysokich częstotliwościach wskaźnikiem kierunku, odmówiły posłuszeństwa. Praktycznie nie mia-

ło się to prawa zdarzyć! Kiedy wreszcie wynurzyłem się z chmur, znajdowałem się około 225 km na północny wschód od Nassau, a leciałem przecież na północny zachód!"

Istnieją przypuszczenia, że coś w rodzaju energii elektrycznej przyjmuje czasem postać kul ognistych uderzających w stalowe blachy statków i kadłuby samolotów wykonane z lekkich metali. Relacja W. J. Morrisa, byłego marynarza mieszkającego obecnie w Lantrisant w Południowej Walii (Wielka Brytania), dotyczy właśnie tego zjawiska: „W lecie 1955 roku płynąłem statkiem motorowym >>Atlantic City<<. Pewnego ranka, gdy zbliżaliśmy się do Newport News pełniłem służbę obserwacyjną i znajdowałem się nad sterówką. To był bezwietrzny, pogodny poranek. Woda ledwie się marszczyła. Dniało, ale słońce jeszcze nie wzeszło. Statek wyposażony był w automatycznego pilota.

Oficer dyżurny podszedł do mnie, żeby porozmawiać. Nagle krzyknął: >>Statek płynie w kółko!<<

W tej samej sekundzie zobaczyliśmy obaj ognistą kulę zbliżającą się do nas z ogromną szybkością. Byliśmy pewni, że w nas uderzy. Wpadłem w panikę, chciałem przeskoczyć reling mostka kapitańskiego i zeskoczyć na pokład dziobowy.

Oficer zrozumiał moje zamiary, przewrócił mnie na pokład i sam też rzucił się na ziemię. Ognista kula prześlizgnęła się nad nami - absolutnie bezdźwięcznie. Kiedy ponownie wstaliśmy, zauważyliśmy, że powierzchnia wody jest dziwnie wzburzona.

Wpadliśmy do sterówki. Zyrokompas nie działał, a busola tańczyła w kółko. Złapałem ster i słuchając poleceń oficera wyprowadziłem statek na przewidziany kurs. Zyrokompas i urządzenia elektryczne nie funkcjonowały już do końca podróży i naprawiono je dopiero w porcie".

O niezwykłych pojawiających się nagle zjawiskach, do których należy zapewne opisana przez Morrisa ognista kula, opowiedział bardzo dokładnie Wayne Bandora. Był bosmanem i członkiem załogi samolotu marynarki wojennej typu P-2 w czasie lotu ćwiczebnego u wschodniego wybrzeża Florydy. Jego opowieść jest szczególnie interesująca, ponieważ dotyczy zakłóceń w pracy instrumentów podczas nagłej burzy magnetycznej: „Niebo było przejrzyste jak szkło, gdy nagle, około pierwszej w nocy rozświetliły je potężne błyskawice. Każda z nich trwała niezwykle długo

i świeciła w różnych odcieniach zieleni i fioletu. Spojrzałem na sekundnik mojego zegarka - każde wyładowanie trwało 5 - 6 sekund. Po jakimś czasie zbliżyły się do naszej maszyny. Zgłosiłem to pilotowi, który zmienił kurs nie wiedząc, że kompas jest zablokowany. W kokpicie nie było prądu, nie mogliśmy nawiązać kontaktu radiowego. Z prawego silnika wydobywał się dym - czarny i gęsty od wyciekającej ropy. Choć musieliśmy go wyłączyć, wróciliśmy do domu cali i zdrowi. Latałem w czternastu różnych krajach, ale nigdy nie widziałem takich błyskawic. W powietrzu czuć było silny zapach ozonu".

Burze z długotrwałymi i bardzo „wybuchowymi” błyskawicami znane są od czasów Kolumba, który jako pierwszy opisał dziwne zjawiska występujące w Trójkącie Bermudzkim. Wspominał o nagłym, gwałtownym orkanie, który spowodował zatopienie dwudziestu hiszpańskich galeonów płynących z Hispanioli do ojczyzny. W powietrzu słychać było kanonady, jakby na morzu toczyła się krwawa bitwa, a dookoła unosił się zapach spalonego prochu.

Niezwykłe zakłócenia elektromagnetyczne występujące na tym obszarze mogą być przyczyną powstawania zjawisk świetlnych, które poruszają się i świecą nad i pod powierzchnią wody. Opisywali je ludzie, którzy nadal niechętnie opowiadają o swoich przeżyciach.

Nader ciekawe są w związku z tym relacje osób, które do tej pory odrzucają istnienie niezwykłych i niewytłumaczalnych zjawisk. Jack Strehle, pilot liniowy zatrudniony w centrum lotniczym Opa-Locka, był, według opinii innych pilotów, zaniepokojony wydarzeniami, jakie przytrafiły mu się kilka dni przed Bożym Narodzeniem 1974 roku w czasie lotu na Bimini. Pilot Jim Richardson, który interesuje się niezwykłymi zjawiskami w Trójkącie, wielokrotnie prosił Jacka Strehle'a, by ten opowiedział mu o swoich przeżyciach. Jednak za każdym razem odpowiedź była krótka: „Nie chcę o tym mówić”. Jeśli chodzi o rzeczy niezwykle, niewyjaśnione czy nienaturalne Strehle był nieprzejednany. Koledzy mówili o nim, że jest „uparty jak muł”. Dodawali: „to najbardziej niewierny Tomasz, jakiego tylko można znaleźć... a poza tym pracuje dla General Electric”. Ostatnie stwierdzenie może ewentualnie tłumaczyć jego małomówność oraz rzeczową i trzeźwą postawę wobec wszystkiego, co „nadnaturalne”.



Richardson nie zrezygnował i nadal starał się dowiedzieć, co właściwie zaszło w czasie lotu. Jego cierpliwość została nagrodzona. Strehle opowiedział mu, że pamiętnej nocy, jakieś 330 metrów za północnym wybrzeżem Bimini w pobliżu rafy Moselle zauważył obok prawego skrzydła samolotu niebieskie światło. Kiedy przyjrzał mu się bliżej, okazało się, że jest okrągłe albo elipsoidalne. Jednocześnie stwierdził, że kompas magnetyczny kręci się w kółko. Richardson spytał: „Jak długo widział pan to światło? Dawny sceptyk powiedział: „Niezbyt długo, ponieważ miałem tylko jedno życzenie: jak najszybciej stamtąd uciec”. Wielu krytycznie nastawionych pilotów uważało podobne historie za bajki, dopóki sami nie znaleźli się w podobnej sytuacji.

Również doktor Jim Thorne, oceanograf i naukowiec z długoletnim doświadczeniem w badaniu morza i nieba, który dotychczas odrzucał możliwość istnienia UFO, zmienił swoją opinię na temat Trójkąta i zachodzących w nim wydarzeń. Przez długi czas reprezentował pogląd, że „niezwykłe plotki o rym rejonie da się wyjaśnić w sposób naukowy i naturalny”. W lecie 1975 roku był kierownikiem ekspedycji badawczej w Trójkącie Bermudzkim. Wyprawa pływała dwudziestotrzymetrowym szkunerem „The New Freedom”. 2 sierpnia wieczorem znajdowali się na wyspie Bimini. Thorne wraz z nurkiem wracał po jedzeniu na statek.

Szli wzdłuż plaży, gdy nagle zauważyli coś na rozgwieżdżonym niebie: „Jedna gwiazda oddzieliła się od pozostałych i jakby zaczęła się do nas zbliżać. Zatrzymała się dokładnie nad nami i prześliznęła w prawo. Obleciała różne miejsca na wyspie i na morzu z prędkością, którą oceniałbym na kilka tysięcy kilometrów na godzinę. Świeciła niebiesko-białym światłem i wibrowała. Chwilami wydawało się, że słyszemy szum albo raczej regularnie oscylujący szmer. Obserwowaliśmy ją pełne trzy i pół minuty. W pewnym momencie gwiazda zbliżyła się tak bardzo, że mogliśmy dokładnie widzieć jej kształt i niebiesko-białe światło. W końcu bardzo szybko się oddaliła.

Zawsze byłem bardzo pragmatyczny jeśli chodzi o UFO, nigdy w to nie wierzyłem. Przekonało mnie jednak to, co widziałem. Nie sądzę, żeby miało pozaziemskie pochodzenie, ale na pewno był to niezidentyfikowany obiekt latający. Był ze mną Walt Henrick, jeden z nurków, dość trzeźwo myślący facet. Jego komentarz był następujący: >>Widziałem to, ale nie wierzę<<”.

Piloci, kapitanowie statków i inne osoby, które w czasie pełnienia służby widziały UFO, nie są skłonne do sporządzenia meldunku na ten temat. Zgadzą się jednak mówić o innych niezwykłych przypadkach rozgrywających się w Trójkącie Bermudzkim, jeśli można wytłumaczyć je w miarę logicznie nie zahaczając o UFO, które nadal nie jest oficjalnie akceptowane.

Bob Brush, pilot liniowy, leciał w sierpniową noc 1974 roku na pokładzie samolotu transportowego DC-6. Nagle przestraszyło go błyszczące światło. Świeciło tak mocno, że zalało swoim blaskiem wszystko wokół. Brush widział wyraźnie wyspy Providence, Wa-tling i Nord-Caicos oraz powierzchnię morza. Blask był tak intensywny, że aż piekły go oczy. Wszystko trwało kilka sekund. Zdaniem Brusha, „było to dziwne światło, bez cieni, choć rozświetliło cały obszar luną o natężeniu około 4000 kandelii”.

Zjawiska elektromagnetyczne, tzn. łuny, długotrwałe błyskawice oraz obiekty świetlne typowe dla sił występujących w Trójkącie Bermudzkim nie wyjaśniają jednak, dlaczego spokojne morze w mgnieniu oka zmienia się we wzburzony żywioł. Marynarze i piloci widywali w wodzie „dziury” i „bruzdy”, które ich zdaniem na pewno nie były wirami czy też falami. Zdarzały się zjawiska przypominające trąby wodne: nagle olbrzymie masy wody unosiły się do góry. Tego typu 750-metrową „górecę” obserwowali piloci Boeinga 707 11 kwietnia 1963 roku na 19°54' szerokości geograficznej północnej i 66°47' długości zachodniej.

Bardzo przekonującą relację na temat „dziur” czy też „bruzd” przekazał właściciel łodzi Irwin Brown. Był początek maja 1965 roku, a cała historia rozegrała się w pobliżu Long Key na północ od Key West na Florydzie „Razem z żoną wracaliśmy z ryb naszą łodzią 135 PS „Evinrude Gobra”, taką samą, jaką mają na wyposażeniu drużyny ratownicze. Znajdowaliśmy się około 25 mil morskich na południowy zachód od wybrzeża Long Key i 15 mil morskich od Tennessee Light. Był piękny dzień, a morze zupełnie spokojne. Woda wyjątkowo przejrzysta, widziałem ryby pływające na głębokości około 15 metrów. Właśnie rozejrzałem się dookoła i powiedziałem do żony: „Wokół nas nie ma absolutnie niczego, jesteśmy całkiem sami”. Głębokość wody wynosiła mniej więcej 450 - 600 metrów, płynęliśmy z prędkością 35 węzłów. Spojrzałem w kierunku, w którym płynęliśmy i nagle zobaczyłem na po-

wierzchni wody bruzdę głębokości około półtora i szerokości 6 metrów. Wyglądała jak wielka bruzda od pługa i nie była wzburzona tak, jak po przejściu statku. Przebiegała dokładnie przed nami. Pracuję w budownictwie i przyszło mi do głowy, że bruzda przypomina prostokątny rów wykopany przez buldożer, tyle tylko, że ta biegła przez wodę, a nie w ziemi. Kiedy patrzyłem na to dziwne zjawisko, łódź nagle podskoczyła. Rzuciło mnie do przodu i musiałem podeprzeć się rękoma, żeby nie upaść. Zatrzymałem silnik i pomogłem wstać żonie. Ona też upadła i, jak się później okazało, złamała sobie dwa żebra. Spojrzałem na wodę, żeby znaleźć dziwny rów, ale w międzyczasie zboczyliśmy trochę i już go nie zobaczyłem. Na łodzi rozmawialiśmy o tym z innymi, jednak nikt nie potrafił tego wyjaśnić. Ktoś powiedział, że mogła to być fala rufowa od łodzi podwodnej, ale wykluczam tę możliwość, ponieważ rów był prostokątny".

Poza rowami i dziurami, które pojawiały się nagle na powierzchni morza, obserwowano również fontanny wody nie będące trąbami wodnymi. Możliwe, że są one efektami podwodnych wybuchów wulkanów, choć wtedy powinny objąć swoim zasięgiem większy obszar. Innymi przyczynami ich powstawania mogą być wybuchy torped lub próby dokonywane z łodzi podwodnych.

Ray Ciarkę, były członek załogi „Queen Mary”, inspektor ds. wyposażenia obserwował dziwną fontannę, która pojawiła się późnym popołudniem we wrześniu 1954 roku we wschodniej części Trójkąta Bermudzkiego. „...We wrześniu 1954 roku pracowałem na >>Queen Mary<<. Znajdowaliśmy się w drodze z Nowego Jorku do Europy... Tego samego dnia około godziny siedemnastej spojrzałem przypadkowo do tyłu i zauważyłem, jak ciemnozielona powierzchnia wody zmieniła kolor na jasną zielen „jabłkową”. Woda wyglądała na zupełnie gładką i spokojną. Nagle w górę wystrzelił słup wody. Miał średnicę 4,5 - 7,5 metra i wysokość mniej więcej 15 metrów. Około siedemset metrów dalej pojawił się drugi taki sam słup. Wszystko trwało zaledwie chwilę, potem druga fontanna zapadła się w siebie, a za nią poszła pierwsza. Woda odzyskała swój normalny kolor. W pobliżu nas nie było wtedy żadnego innego statku. Zgłosiłem to oficerowi dyżurnemu...”

Fontanny wody, które nagle strzelają w górę w czasie dobrej pogody i przy spokojnym morzu, byłyby w stanie zatopić jachty

i małe statki. Podobne zjawisko mogło być przyczyną zatonięcia stupicciometrowego frachtowca liberyjskiego „Drossia” wiozącego ładunek cukru. Rankiem 11 grudnia 1975 roku około godziny czwartej „Drossia” znajdowała się w pobliżu Przylądka Hatteras. Pogoda była dobra. Zatonęła tak szybko, że nawet nie było czasu na nadanie SOS. Uratowano ponad połowę załogi i kapitana, który powiedział, że morze było trochę niespokojne. Nie potrafił jednak wyjaśnić, dlaczego tak duży statek przełamał się i w mniej niż cztery minuty poszedł na dno.

Olbrzymie fale, które oceanografowie nazywają kołyszącymi lub stojącymi (sejszami) tworzą się setki i tysiące kilometrów od brzegu. Pojawiają się czasem na zupełnie spokojnym morzu i mogą spowodować zatopienie statku. Przypuszcza się, że to one właśnie doprowadziły do zaginięcia SS „Cyclops” i innych jednostek. Jednak w przypadku „Drossi” powinny je zaobserwować również inne załogi, ponieważ frachtowiec nie był na morzu zupełnie sam.

Podwodne wybuchy wulkanów obarcza się winą za katastrofy m.in. „Frei” i „Kaiyo Maru Nr 5”, japońskiego statku badawczego, który w 1955 roku zaginął w japońskim odpowiedniku Trójkąta Bermudzkiego, tzn. na Morzu Diabła. W przypadku „Drossi” nie stwierdzono naturalnych przyczyn katastrofy, natomiast przypuszcza się, że musiała ona zostać uszkodzona od spodu przez nieznaną obiekt lub niezidentyfikowaną siłę. Pomimo tego, że ocalała ponad połowa załogi, nie udało się ustalić przyczyn tragedii.

Jest prawdopodobne, że w związku z rosnącym zainteresowaniem wypadkami zachodzącymi w Trójkącie Bermudzkim poznamy z czasem więcej faktów. Na pewno żyją ludzie, którzy przeżyli gwałtowne i niewytłumaczalne zatonięcie statku. Ich relacje mogą wyjaśnić związki między niezwykle, pojawiającymi się nagle fenomenami i ginięciem lub też „prawie” ginięciem statków i samolotów.

Zamglone światło, które widać okresowo na spokojnym morzu i przy dobrej pogodzie może wywoływać omamy wzrokowe. Opowiadali o tym ludzie pokonujący Trójkąt Bermudzki w powietrzu lub drogą wodną. Zgodnie z ich relacjami pojawiały się nagle jakieś dziwne, nieznanne obiekty lub też, z niewyjaśnionych powodów, ginęły im z oczu rzeczy znane i znajome. W czasie pięknej pogody,

przy bezchmurnym i słonecznym niebie zniknął w południowej części Bimini wysoki na 94 metry maszt radiowy. Służył on jako punkt orientacyjny przy wejściu do portu. Przez całą godzinę nie mogła go dostrzec załoga dwunastometrowej szalupy, która właśnie kierowała się w jego stronę.

Zgodnie z wypowiedzią sędziego Elliasa Meachama, pasażera łodzi, „na wybrzeżu było widać wszystkie inne rzeczy. Na bezchmurnym niebie świeciło słońce. Maszt był niewidoczny, jednak drzewa, łodzie, domy itd. widać było wyraźnie i to w tym samym miejscu, w którym po raz ostatni obserwowaliśmy czerwone światła masztu, wysyłającego trzy razy na minutę sygnał „B”. Zobaczyli go ponownie dopiero wtedy, gdy, płynąc śladem innej łodzi, wpływali do portu. Interesujący jest fakt, że załogi innych jednostek, które nie przebywały w pobliżu szalupy, widziały maszt przez cały czas.

Wielu kapitanów i żeglarzy wspominało o tym, że wraz z zakłóceniami łączności radiowej obserwowali pojawianie się tajemniczego zachmurzenia. Joe Talley widział to wielokrotnie w czasie połowów rekinów pomiędzy Key West i Tortugą. Na wiele kilometrów „dookoła łodzi było widno i przejrzyste, jednak z niewiadomych powodów nie można było dojrzeć horyzontu. Wszystko pokrywała pochmurna biel i nie było choćby najmniejszego prześwitu”.

W 1944 roku Joe Talley ocalał jako jedyny z niezwyklej katastrofy. Znajdował się na łodzi „Wild Goose” ciągniętej przez holownik. Jego załoga ujrzała nagle chmurę mgły, która otuliła szczelnie łódź. Stracili ją zupełnie z oczu. Nagle „Wild Goose” zaczęła wciągać holownik w mgłę. Kapitan tak się przestraszył, że odciął hol a „Wild Goose” nie pojawiła się już nigdy. Ocalał jedynie Joe Talley, który wynurzył się nagle z wody, z głębokości 15 - 20 metrów. Po łodzi i pozostałych czterech pasażerach przepadł wszelki ślad. Nie wiadomo, czy poszła na dno, czy też rozplynęła się w powietrzu.

W 1966 roku podobny przypadek zanotowała załoga holownika „Good News”. Jego kapitan, Don Henry i marynarze opowiadali, że kiedy przepływali przez obszar Tongue of the Ocean, pojawiła się chmura mgły lub pary i pokryła dokładnie holowaną przez nich łódź. Była niezwykle, gdyż ograniczała się wyłącznie do powierzchni, jaką zajmowała łódź. Przypominała zasłonę dymną. Interesujący

jest fakt, że gdy się pojawiła, to jednocześnie na holowniku zabrakło prądu, a przecież nie znajdował się w jej strefie. Było tak, jakby energia promieniująca z chmury miała większy zasięg i wpływała również na obiekty przebywające w pewnej odległości od niej.

Często spotyka się relacje o światłach poruszających się szybko na niebie lub pod powierzchnią wody, o chmurach mgły, które doganiają i okrywają statki i samoloty oraz o niezwykłych zjawiskach poruszających się na powierzchni morza. Wydaje się, że podlegają prawu przypadku i nie wpływają na obserwatorów, chyba że jest za późno na ucieczkę za strefy ich działania, jak w historii Joe Tal-ley'a i wielu innych. Są wśród nich tacy, którzy np. wpływali lub wlatywali w mgłę, żeby już nigdy się z niej nie wydostać. Znamy również relacje osób, które wyszły cało z podobnych i nader groźnych sytuacji.

Don Delmonico z Miami, doświadczony żeglarz i właściciel frachtowców dwa razy natknął się na niezidentyfikowane obiekty podwodne. Po raz pierwszy w sierpniu 1969 roku, a po raz drugi w październiku. W czasie połowu homarów w pobliżu wyspy Gre-at Isaac stał na dziobie swego dziesięciometrowego kutra rybackiego. Nagle, ku swemu zaskoczeniu, ujrzął pod powierzchnią przejrzystej wody, na głębokości około 4 metrów szary, elipsoidalny obiekt o długości ponad 33 metrów, który zbliżał się do niego z prędkością mniej więcej 100 kilometrów na godzinę.

Don Delmonico zauważył, że jego kuter płynie prostopadle do Gofsztromu, natomiast nieznanemu obiektem utrzymuje kurs równoległy. Gdy był już bardzo blisko, Delmonico zrozumiał, że to koniec i musi dojść do zderzenia. Nagle szary pojazd zrobił gwałtowny zakręt w lewo. Łódź pozostała nietknięta i gotowa do kolejnego spotkania. Don Delmonico nie musiał długo czekać. Dwa miesiące później, w październiku 1969 roku w pobliżu Great Light o mało co nie doszło do zderzenia z drugim (a może tym samym?) obiektem. Tym razem odległość między nim a łodzią była jeszcze mniejsza, więc Delmonico mógł dokładnie przyjrzeć się dziwnemu pojazdowi. Według niego miał kolor jasnoszary i taki sam kształt oraz wielkość jak poprzedni. Nie widać było luków, stateczników, nadbudówek czy śruby. Obiekt musiał zatem poruszać się dzięki nieznanemu nam sile napędowej. Mierzył od 50 do 70 metrów długości, co wyklucza możliwość, że była to torpeda.

Drugie spotkanie było, zdaniem Delmonico, o wiele groźniejsze. Nie widział żadnych szans na uniknięcie kolizji. Woda w pobliżu wyspy była płytka, brakło miejsca na wykonanie manewru a poza tym obiekt zbliżał się z niewiarygodną prędkością. „Zgasilem silnik i zacząłem się modlić” - powiedział Delmonico. Ku jego bezgranicznemu zdziwieniu, metaliczny obiekt w ostatniej chwili zanurkował i przepłynął pod łodzią. Nie zmieniając kursu zniknął w błękitnej głębinie.

Nieznane pojazdy podwodne widziane były przez pilotów na mieliznach w pobliżu Bermudów. Ich opisy zgadzają się z relacją Dona Delmonico i członków załogi PX-15 „Ben Franklin”, łodzi podwodnej przystosowanej do długiego przebywania w zanurzeniu i prowadzenia prac badawczych. W 1968 roku wykorzystywano ją w tamtym rejonie do badania prądów morskich. Kierownikiem wyprawy był Jaques Piccard. Załoga „Bena Franklina” wielokrotnie obserwowała tajemnicze obiekty, m.in. szaro-biały elipsoidalny pojazd o długości około 33 metrów, który z niezwykłą prędkością przepłynął obok ich łodzi.

Warto się zastanowić, czy zjawiska podwodne są odpowiednikami „chmur” poruszających się z tak olbrzymią prędkością, że ich dokładne rozpoznanie jest niemożliwe, czy też formacjami nieznanego pochodzenia. Podwodne chmury albo fałszywe mielizny widywano bardzo często i stały się one tematem licznych informacji głównie od osób pracujących przy pomiarach głębokości dna morskiego. Okazywało się, że często otrzymywano bardzo różne wartości dokonując pomiarów w tym samym miejscu. Tłumaczono to jednak występowaniem ławic ryb lub kolonii drobnych żyjątek morskich.

Robert Kuhne, inżynier i specjalista od zwodzonych mostów oraz zapalony łowca delfinów widział dwa razy dziwną, olbrzymią, szaro-białą masę. Zdarzyło się to między godziną jedenastą a dwunastą w marcu i w maju 1975 roku około 10 kilometrów na południe i 6 kilometrów na zachód od Fowery Rock w Południowej Karolinie. Łapał wtedy delfiny i w pewnym momencie zauważył duży, szaro-biały, wyraźny kształt stojący nieruchomo mniej więcej 5 metrów pod jego łodzią. Głębokość wody w tym miejscu wynosiła około 75 metrów. Głębokościomierz nie zanotował jednak jego obecności, więc albo znajdował się poza jego zasięgiem, albo prze-

puszczał fale. Nie mógł to być rekin-młot, ponieważ obiekt miał za duże rozmiary. Poza tym rekiny-młoty często podpływały w pobliżu Fowey Light, a nawet otrzymały od miejscowej ludności przydomek „pociąg towarowy”. Tak więc wszyscy je znali.

W czasie drugiego spotkania Kuhne odważył się nawet zanurkować, ale stwierdził, że obiekt musi być o wiele głębiej niż sądził. Przerażony wypłynął na powierzchnię i opuścił tę okolicę.

Można się zastanowić, czy było to USO podobne do tego, jakie obserwował Don Delmonico i wielu pilotów. Podstawowa różnica polega m.in. na tym, że masa widziana przez Kuhna stała nieruchomo (może prowadziła obserwacje?), a pozostałe poruszyły się z dużą szybkością. Doktor Manson Valentine wyraził przypuszczenie, że zwarta, szaro-biała masa mogła być nie podwodnym obiektem, lecz polem magnetycznym, które utworzyło się pod wodą i było tak silne i skoncentrowane, że sprawiało wrażenie chmury.

Świejące formacje podwodnych „chmur” zdają się wydobywać ze skalnych szczelin i pęknięć w dnie morza, które występują w pobliżu mielizn na Bahamach i w rejonach uskoku szelfu kontynentalnego. Podwodne chmury nazywa się często „świecąca woda” Bahamów, choć pojawiają się również u wybrzeży Florydy i Kuby. Ich blask jest tak silny, że pierwsi amerykańscy astronauty wspominali je jako ostatnie światła widziane z Ziemi. (Dla ludzi Kolumba były pierwszymi, jakie zauważyli zbliżając się do Nowego Świata). Oceanografowie uważają, że są to skoncentrowane gromady świecących glonów z grupy okrzemek lub po prostu margiel unoszący się z dna morza po przejściu ławicy ryb.

Zgodnie z najnowszymi obserwacjami „pierzaste chmury” to na pewno nie ławica ryb. Przypominają swym kształtem dym wydobywający się z komina i nawet zachowują się podobnie. Na początku tworzą zwartą chmurę, a potem rozwiewają się jakby pod wpływem wiatru.

W pobliżu Orange Cay na Bahamach widziano niedawno podobne świejące zjawisko. Były to dwie „pierzaste chmury” wydobywające się z wody, które po jakimś czasie stopiły się w jedną. Jim Richardson, pilot z Miami, który interesuje się podobnymi fenomenami, wylądował na takiej świecącej plamie i pobrał próbkę wody. Wydzielała silny odór siarki i jak wykazała analiza, zawartość tego pierwiastka wynosiła 20 procent. Wytracił się również węglan



wapnia, co świadczyło o istnieniu gorących skał wulkanicznych na dnie morza. „Dym” może też być skutkiem wydobywania się różnych substancji z gorącego wnętrza Ziemi. Byłoby to najzupełniej normalne, jeśli się weźmie pod uwagę niestabilność skorupy ziemskiej pod Atlantykiem.

Nie należy zapominać o teorii, według której od czasu do czasu mogą uaktywniać się źródła energii jakiejś prehistorycznej cywilizacji, której szczątki, wskutek zmian klimatycznych, leżą obecnie na dnie oceanu. Okresowe funkcjonowanie pradawnych urządzeń mogłoby wpływać na pracę współczesnych instrumentów pokładowych i kontrolnych zarówno w samolotach, jak i na statkach. Inna, nie akceptowana przez naukowców teoria, opiera się na hipotezie, według której pod ziemią i pod wodą działają siłownie zbudowane i obsługiwane przez nieznaną nam dotychczas istotę. Niektórzy twierdzą, że to właśnie owe istoty brane są przez nas za podwodne pojazdy zaobserwowane i zarejestrowane przez załogi jednostek morskich i powietrznych w pobliżu płycizn na Bermudach. Ponieważ „pojazdy” pojawiają się nagle i przemieszczają z olbrzymią prędkością, nikt nie zdążył ich sfotografować. Jest jednak nadzieja, że wykonane zdjęcia pokazują właśnie ich ślad na dnie morza a może nawet okazjonalne lub ostateczne cele ich podróży.

W naturze nie występują linie proste. Doktor Manson Valentine, który 5 września 1974 roku wraz z Jimem Richardsonem przeleciał w odległości około 23 kilometrów od Chubb Cay, odkrył na głębokości mniej więcej 16 metrów dwie, idealnie proste linie. Samolot leciał wzdłuż nich na wysokości 18 metrów. Skończyły się nagle, jakby w otworach na dnie morza. Otwory znajdowały się w piaszczystym miejscu, gdzie, w przeciwieństwie do innych obszarów na dnie, nie było śladów podwodnego życia.

Doktor Valentine odkrył również inne linie proste, które przebiegały zarówno w płytkiej jak i głębokiej wodzie oraz na powierzchni wysp. Linie biegnące po lądzie przecinały go i ponownie wpadały do wody ciągnąc się dalej po dnie morza. Według jego opinii, nie da się wytłumaczyć ich obecności śladami torped, kotwic, dryfujących łodzi czy też podwodnych prądów. Ich idealnie prosty przebieg, niewielka szerokość oraz fakt, że przecinają wyspy i kończą się w podwodnych dziurach, sprawiają, że stają się jedną z wielu tajemniczych zagadek Trójkąta Bermudzkiego.

Doktor Valentine przygotowuje wraz ze swymi współpracownikami ekspedycję, która miałaby pomóc w wyjaśnieniu nieobecności roślinności w miejscach, gdzie występują dziury. Nurkowie ochotnicy zeszliby spenetrować ich wnętrza. Ponieważ podwodne otwory są najlepiej widoczne z powietrza, naprowadzaniem nurków na cel zajęłyby się samoloty. Nurkowanie stwarza pierwszą, godną pozazdroszczenia okazję do zbadania dna oceanu w Trójkącie Ber-mudzkiem. Choć jest to metoda znana, to jednak rzadko wykorzystywana przez badaczy, niezależnie od tego, czy są zwolennikami teorii Trójkąta czyjej przeciwnikami.

Nurkowie znajdowali wypełnione niegdyś skarbami hiszpańskie galeony, które stały się ofiarami burz lub piratów a także samoloty i statki, których zaginięcia nikt, o dziwo, nie zgłosił. Odkrywali podwodne miasta zatopione niekiedy stosunkowo niedawno jak np. pochłonięte przez morze w 1962 roku w czasie trzęsienia ziemi „Miasto Piratów” Port Royal. Na dnie oceanu w pobliżu Wysp Bahama znaleziono ruiny innych miast, których pradawne ulice, mury, wykładane kamiennymi płytami podłogi, fundamenty, tarasy i piramidy nie pochodzą z żadnej znanej nam epoki czy kultury.

Poza tymi nieoczekiwanymi, milczącymi świadkami prehistorii nurkowie spotykali również przerażające potwory morskie, które swoim wyglądem i wielkością absolutnie nie pasowały do naszej lecz do innych, najdawniejszych znanych nam epok. Niektóre z tych zwierząt - o ile są to zwierzęta - widziano blisko pod powierzchnią wody a nie w głębinach - kapitan McCamis natknął się na olbrzymie cielsko z oczami i płetwami na głębokości ponad półtora kilometra!

Bruce Mounier z Miami, doświadczony nurek profesjonalista i specjalista od zdjęć podwodnych, zobaczył w 1968 roku „okropnego, podwodnego bałwana”.

„Znajdowaliśmy się na południe od Great Isaac Light w pobliżu uskoku szelfu kontynentalnego. Byłem ciągnięty powoli na holu umocowanym do dziesięciometrowej łodzi skonstruowanej specjalnie do prac ratowniczych i na głębokościach. Widziałem piaszczyste dno leżące pode mną na głębokości 11-13 metrów. Byłem wystarczająco głęboko pod dnem łodzi i mogłem widzieć wszystko przed sobą. Nagle zauważyłem coś w rodzaju okrągłego

żółwia albo dużej ryby o wadze około 90 kilogramów. Zszedłem niżej, żeby mieć lepszy widok. Zwierzę odwróciło się i patrzyło na mnie pod kątem dwudziestu stopni. Zobaczyłem pysk małpy i głowę mocno wysuniętą do przodu. Jego szyja była bardzo długa w porównaniu z żółwią, cztery razy dłuższa od ludzkiej. Stworzenie poruszało się jak wąż. Ciekawe były oczy podobne do naszych, ale większe. To był jakby małpi pysk z oczami przystosowanymi do życia pod wodą. Poruszało się za pomocą czegoś, co miało pod spodem. Nie wiem, co to było".

Zgodnie z relacją Mouniera dziwne zwierzę zniknęło w grocie umiejscowionej pod zwisającą ścianą skalnego uskoku. Nie można wykluczyć, że nurek miał niewiarygodne szczęście, ponieważ po Bahamach krąży legenda o potworze zwanym Łuska z pyskiem zwierzęcia i węzową szyją, który żyje w podwodnych grotach i pożera ludzi.

Mounier jest przekonany, że nie był to żółw. „Złowiłem i sprzedałem setki żółwi, a to zdecydowanie nie był żaden z nich. Myślę, że był to jakiś nieznaną gatunek, albo niedawno powstały albo bardzo stary, dotychczas nie widziany".

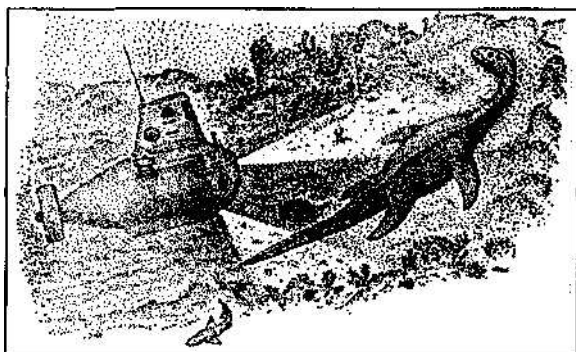
W Trójkącie Bermudzkim widywano niekiedy dziwne zwierzęta. Bardzo często obserwowali je liczni świadkowie, gdyż pojawiały się blisko powierzchni przezroczystej wody. Zgodność opisów wyklucza możliwość zbiorowej halucynacji, szczególnie wtedy, gdy widzieli je pasażerowie statków, obok których przepływały.

Zgodnie z relacjami naocznych świadków 30 grudnia 1947 roku o godzinie siedemnastej w statek pasażerski „Santa Clara” należący do linii Grace, który płynął z Cartegeny w Kolumbii, uderzył niezidentyfikowany potwór morski. Zaraz potem do Amerykańskiego Urzędu Hydrograficznego nadszedł następujący meldunek: „34°34' szerokości północnej, 74°07' długości zachodniej, o godzinie 17.00 czasu zachodnioeuropejskiego uderzył w nas potwór morski. Zginął albo jest ciężko ranny. Długość około 15 metrów, z węgorzowatą głową, ciało o średnicy około 1 metra. Widziany ostatnio przez W. M. Humphreysa, pierwszego oficera i Johna Axelona, trzeciego oficera. Rzucił się dziko w zakrwawionej na dużym obszarze wodzie i pianie".

Ponieważ Amerykański Urząd Hydrograficzny jest wyznaczony do sprawdzania wszystkich obserwacji dokonanych na morzu, kapi-

tan „Santa Gary” uznał widać, że musi go powiadomić o zaistniałym wypadku, który stanowił, jego zdaniem, niebezpieczeństwo dla innych jednostek. Myślę jednak, że naukowcy byłiby bardziej zadowoleni, gdyby otrzymali zdjęcie potwora, a najlepiej jego cielsko lub choćby fragment, które trafiłyby do Instytutu Smithsonianskiego albo Muzeum Przyrodniczego. W zaistniałej sytuacji dotąd nie wiadomo, jakie to było zwierzę. Jedno tylko jest pewne: współrzędne podane w depeszy odpowiadają obszarowi leżącemu w granicach Trójkąta Bermudzkiego.

Na niektórych wyspach panuje pogląd, że pewne morskie zwierzęta, np. wielkie mątwy, są w stanie porwać ludzi z łodzi,



*Rysunek wykonany zgodnie ze wskazówkami kapitana McCamisa, który w październiku 1965 roku, w czasie kontrolowania podwodnego kabla z pokładu łodzi przystosowanej do prowadzenia prac na dużych głębokościach, zauważył w Tongue of the Ocean niezidentyfikowane zwierze.*

a nawet wciągając w głębinę mniejsze jednostki. Kapitan Joe Talley, były łowca rekinów (odławianych ze względu na cenną wątrobę) opowiadał, że rybacy nie zatrzymują się w pobliżu uskoków przybrzeżnych skał: „Chcieliśmy rozmieścić liny w pobliżu uskoku niedaleko Caicos. Rybacy zostali jednak tylko do zachodu słońca. Powiedzieli, że łodzie wciągane są w głębinę przez wielkie mątwy czy coś podobnego. Ponieważ łódki są niewielkie (około 7 metrów długości), duże zwierzę może z łatwością dostać się do nich przez

burtę. Powiedzieli, że jakiś czas temu gigantyczna mątwą przyssała się macką do burty łodzi rybackiej i weszła do środka. Ludzie wskoczyli do wody, a ich łódka została zawleczona w stronę otwartego morza".

Na Bahamach i Wyspach Zachodnioindyjskich od stuleci, na długo przed pojawieniem się określenia „Trójkąt Bermudzki”, istnieją i wciąż tworzą się legendy i podania o dziwnych zdarzeniach, prawdziwych lub wymyślonych potworach i duchach. Możliwe, że niektórzy ludzie, świadomie lub nieświadomie zainspirowani tymi legendami, uważają, że sami przeżyli niezwykle spotkanie. Choć jest to wysoce prawdopodobne, trudno jednak doszukać się wpływu ludowych podań na zdarzenia, jakie spotkały w maju 1975 roku Bena Huggarda, mistrza w pływaniu na długich dystansach. Postanowił przepłynąć samotnie trzystukilometrowy odcinek między Florydą a Wyspami Bahama. Jego przygoda jest bardzo interesująca i godna opisanie. Bledną przy niej wszystkie relacje dotyczące wydarzeń w Trójkącie Bermudzkim.

Ben Huggard spędził samotnie dwa dni w wodach najniebezpieczniejszego rejonu świata; zupełnie sam ze swymi myślami i odczuciami, zanurzony w falach, które pochłonęły niezliczone ofiary.

Ben Huggard z Freeport w stanie Nowy Jork to potężnie zbudowany i doskonale wytrenowany policjant (Crime Prevention

**pn — i**

S\* w\*i...\* ""\*»). sIK^J^L

*Ben Huggard, policjant z Freeport w stanie Nowy York. W maju 1975 roku przepłynął on najdłuższy dystans - 260 kilometrów - z Florydy na Wyspy Bahama (fot. Ben Huggard).*



Unit, Nassau County, New York), który nie ma skłonności ani zamięłowania do przesady i snucia fantastycznych opowieści. A jednak uważa, że w czasie samotnej wyprawy przez Trójkąt Bermudzki natknął się na oznaki działania jakiejś obcej i wrogiej siły. Huggard płynął w klatce ciągniętej przez łódź motorową oddaloną od niego o około 50 metrów. Łódź była wyposażona w aparat radiowy, dzięki któremu mogła utrzymywać kontakt z pływakiem. Do „obowiązków” jej załogi należało również głośne czytanie książek. Wśród nich znajdował się *Biały rekin*. Temat lektury wspaniale pasował do sytuacji, ponieważ rekiny, w tym rekiny-młoty, pojawiły się obok klatki po pierwszych dziesięciu minutach przebywania Huggarda w wodzie i towarzyszyły mu dzielnie aż do końca trasy. Wejście do klatki było podwójnie wzmocnione zamkami. Sprawdzano je wielokrotnie, by zagwarantować pływakowi pełne bezpieczeństwo przed atakiem morskich drapieżników.

Ben Huggard wystartował w Sombrero Point (Marathon Cay na Florydzie) i, aby szybciej dotrzeć do Nassau, chciał płynąć na północ, w Golfsztromie.

2 maja 1975 roku, w czasie pierwszej nocy na oceanie, przeżył coś bardzo dziwnego. Golfstrom (lub inny silny, boczny prąd) zmienił nagle swój kierunek i zaczął go spychać z kursu północno-wschodniego na południe w stronę Kuby.

Gdy wreszcie udało mu się wypłynąć z tego niezwykle prądu, ponownie zbliżył się do trasy. Gdy nadeszła noc, Huggard widział w świetle reflektorów umieszczonych na łodzi otaczające go rekiny. Nagle poczuł, że coś dzieje się z opuszczanymi drzwiami do klatki.

„Zawsze nabieram powietrza z głową odwróconą w lewą stronę. W pewnej chwili poczułem coś dziwnego, co kazało mi odwrócić głowę w prawo, w stronę drzwi. Gdy spojrzałem, drzwi otworzyły się same i mimo podwójnych zamków opadły w dół. Podpłynąłem do nich, podciągnąłem w górę, zamknąłem zamki i upewniłem się, że są dobrze zabezpieczone. Płynąłem dalej. Jakiś czas później znów coś zmusiło mnie, żebym spojrzał na drzwi; odwróciłem głowę w prawo i zobaczyłem, że znów są otwarte. Krzyknąłem do ludzi na łodzi, żeby przyплыnęli z narzędziami i naprawili je. Zjawili się bardzo szybko, wszystko sprawdzili i powiedzieli, że zamki są w porządku i nic nie jest w stanie ich otworzyć.



Gdy wrócili na łódź, poczułem, że drzwi znów się otworzą i miałem rację. Sytuacja powtarzała się przez całą noc. Co 10 - 15 minut podpływałem do drzwi i je zamykałem. Za każdym razem wzywałem ludzi, którzy pewnie myśleli, że chyba zwariowałem, bo gdy tylko się pojawiali, drzwi były zamknięte. Nie mogli ich otworzyć, choć szarpali i ciągnęli z całej siły. Nie puszczały. Zamki trzymały bez zarzutu. Jednak za każdym razem, gdy na nie spojrzełam, otwierały się i drzwi spadały w dół. Nie bałem się tego, że płynę, ale bez przerwy, przerażony do granic paniki, patrzyłem w prawo. Miałem wrażenie, że coś wywabi mnie za chwilę z klatki. To było takie uczucie, jak gdyby ktoś rozkazywał mi wyskoczyć z okna wysokiego budynku. Wiedziałem, co mnie czeka, skoro dookoła roilo się od rekinów, ale to był wewnętrzny przymus. Jakby coś mnie pchało na zewnątrz. W pewnym momencie poddałem się rozkazowi, ale gdy dotarłem do drzwi, złapałem je kurczowo i powtarzałem sobie: >>Nie wypłynę!... Nie dam się wyciągnąć z klatki... Bez względu na to, co to jest...<< I zatrzaskałem drzwi".

Według Huggarda drzwi pozostały zamknięte nawet wtedy, gdy zmieniła się pogoda i fale wyrzuciły go na chwilę poza klatkę.

Pogoda była doskonała, bezwietrzna i „nagle znikąd powiał niesamowity wiatr, a trzymetrowa fala zalała klatkę". Załoga łodzi nawiązała kontakt z Freeport na Bahamach, żeby dowiedzieć się o panujących tam warunkach atmosferycznych. Otrzymała następującą odpowiedź: „Pogoda idealna, aż do Freeport żadnych zakłóceń". Huggard, który płynął w szkwale osiągającym prędkość 150 kilometrów na godzinę, stwierdził ironicznie: „Freeport powinno raczej mnie spytać o pogodę".

Zaczął się gwałtowny sztorm, ostre grzebień fali paliły skórę. Huggard bał się bolesnego kontaktu z wodą, więc chciał przepłynąć na grzbiecie trzymetrowej fali. Nagle znalazł się poza klatką, dokładnie na grzbiecie białego rekina. Zanim drapieżnik zorientował się, Huggardowi udało się wpłynąć z powrotem do klatki. Gdy dotarł wreszcie do Gat Cay na Bimini, jego osłona zatonięła. Widocznie w czasie dziwnego sztormu uszkodzony został piankowy pływak.

Zadano mu, nieuniknione w takiej sytuacji, pytanie, czy niepokojące przeżycie w czasie pokonywania trasy mają, jego zdaniem, związek ze zjawiskami występującymi w Trójkącie Bermudzkim. Ben Huggard odpowiedział: „Osobiście uważam, że nie ma tam ni-

czego strasznego. Nie wiem jednak, jak można wytłumaczyć te wszystkie rzeczy, które spotkały ludzi. Musi być jakiś powód, ale nie wiem, jaki".

Jego doświadczenie jest szczególnie interesujące, jeśli weźmie się pod uwagę niezwykłość wrażeń psychicznych, które mogą mieć od stuleci związek z tajemniczym znikaniem załóg i pasażerów ze statków pokonujących Trójkąt.

Istnieje wiele możliwych przyczyn nagłego opuszczenia statku czy łodzi, choć w przypadku ludzi, którzy zaginęli w tamtym rejonie, okoliczności wydają się niezwykle. Często znajdowano nienaruszony ładunek, rzeczy osobiste, brakowało jedynie pasażerów i załogi. Do naturalnych powodów zniknięcia ludzi, tzn. nie mających nic wspólnego ze zjawiskami psychologicznymi względnie paranormalnymi zaliczyć można akty piractwa, napady w celu zdobycia ładunku, zmiany nazwy statku na życzenie jego właściciela, oszustwa ubezpieczeniowe, uprowadzenie jednostki i załogi, porwanie dokonane przez załogę, bunt, olbrzymie fale, które porwały ludzi z pokładu, nagły pożar i wybuch niebezpiecznego ładunku, co zmusiło ludzi do szybkiego opuszczenia statku. Ostatnia przyczyna może dotyczyć znanego przypadku „Mary Celeste”. Groziło jej zatonięcie w czasie gwałtownej burzy, jednak w nie wyjaśniony sposób podniosła się lub też wypłynęła ponownie na powierzchnię. Kiedy ją znaleziono, dryfowała po morzu a na pokładzie nie było żywej duszy.

W 1909 roku zaginął światowej sławy żeglarz Joshua Slocum. Podejrzewano go, że sam zainscenizował swoje zniknięcie, by uwolnić się od żony. Zdaniem niektórych dopłynął do jakiegoś portu i zmienił nazwisko zacierając po sobie wszystkie ślady. Choć nigdy nie udowodniono prawdziwości tych przypuszczeń, to nie należy wykluczyć, że inne tajemnicze przypadki zaginięć mogły nastąpić w podobnych okolicznościach.

Ludzie ginęli w najniezwyklejszych sytuacjach i miejscach: znikali z łodzi, statków, plaż, z samochodów zaparkowanych w pobliżu plaż, ginęli latarnicy pełniący służbę i ofiary katastrof czekające na ratunek. Niektórzy sądzą, w Trójkącie Bermudzkim działa coś, co wpływa na ludzką psychikę. Coś, co zmusza ich, by rzucili się na oślep w czekające na nich niebezpieczeństwo.

Ta teoria była niedawno tematem gwałtownych dyskusji na forum międzynarodowym. Ich powodem był przypadek indonezyj-

skiego marynarza zaokrętowanego na niemieckim frachtowcu „Mi-mi”, który pływał pod flagą Pan American. 9 października 1975 roku, gdy statek znajdował się między Miami i Kubą w drodze do Georgetown, wspomniany marynarz pozabijał nożem niemieckich oficerów, kapitana i trzy inne osoby, a na końcu poodkręcał zawory i spowodował zatonięcie jednostki.

Morderca, Gugun Supardi Sulejman, uciekł łodzią ratunkową razem z kilkoma azjatyckimi członkami załogi. Po drodze wziął ich na pokład inny statek. Sulejman był świadom tego, co uczynił, sprawiał wrażenie zupełnie normalnego człowieka. Przesłuchiwany przez oficerów amerykańskiej Straży Wybrzeża powiedział: „Kochamy Niemców. Dlaczego mielibyśmy chcieć ich zabić?” To bardziej niż retoryczne pytanie każe przypuszczać przez jakiś czas był niepoczytalny, nie wiedział, co robi. Malajowie mówią na taki stan „amok”. Choć jest możliwe, że Sulejman wpadł w amok, bo rozwścieczyły go jakieś rozkazy wydane przez kogoś z niemieckiej części załogi, to jednak jego przypadek wzbudził ogólne zainteresowanie. Istnieją hipotezy, że wpłynęły na niego siły działające w Trójkącie Bermudzkim. Bez względu na ich rodzaj, potrafią w zadziwiający sposób zmienić nasze uznane prawa dotyczące materii, grawitacji, przestrzeni i czasu.

## INNA STRONA CZASU

Jedną z bardziej kłopotliwych tajemnic Trójkąta Bermudzkiego są powtarzające się, dziwne przyśpieszenia i spowolnienia czasu. To wyjątkowo denerwujące zjawisko dla naszej kultury, w której wiara, że czas biegnie tylko do przodu, jest niepodważalną świętością. Fenomen ten zarejestrował przede wszystkim personel latający, co jest o tyle zrozumiałe, że czas lotu jest skrupulatnie zapisywany. Może mieć to związek ze zgłaszanymi od lat, tajemniczymi zniknięciami (i pojawianiem się) starych i nowych statków. Nie wyjaśnione, wcześniejsze niż zaplanowano dotarcie do miejsca lądowania zdarzało się częstokroć po tym, jak samolot przelatywał przez parę lub gęstą mgłę.

Szybsze niż zazwyczaj pokonanie trasy byłoby oczywiście zrozumiałe w przypadku wyjątkowo silnego tylnego wiatru, którego szybkość może dochodzić do kilkuset kilometrów na godzinę, ale w interesujących nas wydarzeniach nic takiego nie miało miejsca. Nie należy wykluczyć możliwości błędnego odczytania prędkości wiatru lub złego funkcjonowania instrumentów. Nie sposób utrzymywać jednak, że zdarzało się to za każdym razem. Ponadto niektóre incydenty zostały zbadane tak dokładnie, że przyczyn naturalnych można w ogóle nie brać pod uwagę. Wszystko wskazuje na to, że ludzie i maszyny, którym zdarzyło się być we właściwym czasie w odpowiednim miejscu Trójkąta Bermudzkiego, odbyli podróż w czasie. Niekiedy czas przyśpieszał, niekiedy zatrzymywał się lub przenosił samolot w przeszłość a nawet przyszłość.

Bruce Gernon jr. z Boynton Beach na Florydzie w czasie lotu z Andros do Palm Beach 4 grudnia 1970 roku przeżył rzeczy niezwykle. Wszystko wskazuje na to, że został porwany przez forma-

cję chmur i wzięty na czasoprzestrzenny „hol”, co potwierdza wpis do dziennika pokładowego, świadectwo drugiego pilota i personelu naziemnego a nawet pokwitowania na zakup paliwa. Ger-non jest licencjonowanym pilotem. Wylatał ponad 600 godzin, większość z nich między Bahamami i Florydą. Ma 29 lat, 180 centymetrów wzrostu, jest mocno zbudowanym mężczyzną, po prostu stworzonym do latania. Jego dobra pamięć do szczegółów ma wyjątkowe znaczenie dla opisu niezwykłych okoliczności lotu.

Gernon, któremu jako drugi pilot towarzyszył ojciec, wyleciał z Andros maszyną typu Beechcraft Bonanza A-36. Trasa wiodła ponad Bahama Banks na Bimini. Kiedy wznosił się na wyznaczoną wysokość 3500 metrów, zauważył naprzeciw siebie eliptyczną chmurę.

„Wisiała nieruchomo i wyglądała niegroźnie. Wypełniałem plan lotu, więc nie myślałem o niej, ale w pewnym momencie zdałem sobie sprawę, że powinna być o wiele wyżej. Przeleciałem nad nią wznosząc się 300 metrów na minutę, ale ona szła do góry z taką samą prędkością. Od czasu do czasu wysuwałem się przed nią, ale znów mnie doganiała. Miała jakieś 25 kilometrów szerokości. Zastanawiałem się, czy nie skrócić o 180 stopni i próbować wrócić na Andros, ale w końcu przedarłem się przez ten obłok i niebo znów było czyste. Kiedy spojrzałem do tyłu, ujrzałem, że jest teraz gigantyczny, skręcony w olbrzymie półkole, którego część na wprost nas uniosła się na wysokości 20 tysięcy metrów. Jego podstawa zdawała się znikać w oceanie, inaczej niż w przypadku kumulusów, pod którymi zawsze jest wolna przestrzeń lub pada deszcz”.

Gernon próbował okrążyć chmurę, ale ku swemu zdziwieniu znajdował się teraz wewnątrz „dziury” gigantycznego „pączka”, w który się przekształciła. Szukał wyjścia. Znalazłszy je, popędził w jego kierunku, ale zaczęło się zmniejszać, aż w końcu przybrało postać cylindrycznego otworu lub tunelu. Zanim do niego dotarł lecąc z krytyczną prędkością 345 kilometrów na godzinę, otwór zmalął do około 70 metrów szerokości i nadal zanikał. „Przypominało to patrzenie przez lufę strzelby: długi na półtora kilometra poziomy tunel wycelowany wprost w Miami. Na przeciwległym końcu pomiędzy nim a Florydą widziałem czyste, błękitne niebo...”

Gernon lecąc przez tunel rozpędził samolot do maksymalnej prędkości. Zauważył, że ściany jarzyły się białą. Widać było, że się

zweżają. Małe obłoczki wokół nich obracały się wolno, zgodnie z ruchem wskazówek zegara. „Gdyby nie automatyczny pilot, który utrzymywał nas równoległe do ziemi, najprawdopodobniej skręciłbym i nadał maszynie taki sam ruch wirowy, jakie miały te chmurki a potem uderzył bokiem prosto w ściany tunelu”.

Przez ostatnie 20 sekund końcówki skrzydeł już ich dotykały. Pilot doświadczył wtedy, przez kilka sekund, całkowitego zaniku grawitacji. Kiedy wyleciał z tunelu, znalazł się w matowej, zielonkawej mgle. Próbował określić swoją pozycję, ale wszystkie elektroniczne i magnetyczne instrumenty nawigacyjne działały nieprawidłowo i nie można było nawiązać kontaktu z kontrolą radarową. Według planu lotu powinien być nad Bimini Keys. Nagle we mgle pod samolotem, przemknęło z ogromną szybkością coś, co przypominało wyspę. Potem odezwała się kontrola radarowa w Miami i poinformowała go, że nadlatuje nad miasto od zachodu. Gernon odpowiedział, że muszą mieć na myśli inny samolot, ponieważ Bonanza, według rozkładu lotu, powinna być jeszcze nad Bimini Keys. Najbardziej niezwykła rzecz zdarzyła się w chwilę później.

„Nagle pojawiły się wokół nas wielkie szczeliny we mgle. Zupełnie jak weneckie okna. Biegły równoległe do kierunku lotu. Wciąż się powiększały, aż mogliśmy rozpoznać Miami Beach, które było dokładnie pod nami” (a Gernon nie mógł pokonać w tak krótkim czasie dystansu Bimini - Miami!)

Gernon wylądował w Palm Beach i zauważył, że lot trwał tylko 45, zamiast jak zwykle 75 minut, poza tym maszyna zboczyła z kursu i przeleciała 375 km, a nie planowane 300 km. Powstaje pytanie, jak samolot mógł przebyć 375 km w 45 minut, jeżeli jego szybkość maksymalna wynosi 292 km na godzinę? Pilot zbadał rzecz bliżej. Sprawdził rachunki za paliwo z wcześniejszych lotów i stwierdził, że zazwyczaj zużywał na tej trasie 150 litrów benzyny. Tym razem jednak spalił tylko 100 litrów.

„Znaczyłoby to, że pół godziny gdzieś się zgubiło, ponieważ Bonanza pali 37 litrów na 30 minut i przebywa w tym czasie około 150 kilometrów”. Chociaż Gernon nie znalazł dokładnego wyjaśnienia „czasowego poślizgu”, sugeruje on, że kiedy był w tunelu, chmura mogła poruszać się z szybkością 1500 km na godzinę, co dodane do jego własnej prędkości nadałoby jego maszynie pręd-

kość 1790 km na godzinę i wyjaśniałoby mniejsze zużycie paliwa. Wskazał również na tajemniczą zbieżność z wypadkiem, w którym zginął pilot z Merritt Island - Mikę Roxby. Mały samolot Roxby'ego wleciał w chmurę i zaraz potem roztrzaskał się o ziemię. Ponadto Gernon przypomniał, że podejrzanie duża liczba zaginięć na tym obszarze miała miejsce późnym popołudniem w grudniu. Jak pamiętamy, Gernon wystartował 4 grudnia o piętnastej. Niesamowite jest to, że Lot 19 rozpoczął swą podróż donikąd dokładnie 28 lat i 1 dzień wcześniej.

Znane, ale nie wyjaśnione zakłócenia w odmierzeniu czasu, są czasem krótsze niż zagubione 30 minut, jednak zdarzają się też nieporównanie dłuższe. Wcześniej wspomnieliśmy o, co prawda niewielkiej, ale uderzającej, utracie 10 minut w przypadku samolotu National Airlines lecącym do Miami. Przygotowywał się do lądowania i nagle zniknął na 10 minut z ekranów radaru. Potem pojawił się znowu i normalnie wylądował.

Piloci, dostatecznie już zaintrygowani widokiem stojących wokół pasa wozów strażackich i karettek, byli pytani przez wieżę i personel techniczny, czy mieli jakieś trudności w czasie, gdy zniknęli z radaru. Według dowódcy i drugiego pilota, nie wydarzyło się nic, oprócz tego, że przez około 10 minut lecieli we mgle. Nękami uporczywymi pytaniami sprawdzili swoje zegarki. Zauważyli, że późnią się 10 minut. Skontrolowano chronometr pokładowy, czasomierze załogi oraz dyskretnie zegarki pasażerów. Wszystkie, z nie wyjaśnionych względów, późniły się tyle samo, tyle minut, na ile zniknęli z ekranów radarów. Chociaż radar wykazuje czasami dziwne właściwości, to zgodność ta sugeruje, że przez wspomniany okres czasu, samolot i jego pasażerowie byli gdzieś - w innym wymiarze czasu.

W czerwcu 1970 roku w czasie tropienia radzieckiej łodzi podwodnej operującej na wodach Bahamów, załoga samolotu Marynarki Wojennej USA typu P-2 w nieco inny sposób przeżyła zakrzywienie czasu. Lecieli blisko powierzchni wody. Kiedy zaczęli się wznosić, niespodziewanie wpadli w turbulencję. Pilot był zmuszony poderwać maszynę z takim przyśpieszeniem, że cylinder w silniku wybuchł, a P-2 kontynuował lot tylko na jednym silniku. Łączność została przerwana, wysłano MAYDAY, ale nie uzyskano potwierdzenia odbioru. Wkrótce potem samolot wylądował szczę-

śliwie w Jacksonville. Na lotnisku zapytano pilota, czy chce szukać maszyny znajdującej się w niebezpieczeństwie, która właśnie wysłała MAYDAY. Innymi słowy, miał na ochotnika szukać samego siebie! Nie wiadomo jak, ale jego wołanie o ratunek zostało „zamrożone” gdzieś w powietrzu (albo w czasie) na około 15 minut.

Istnieje wiele przykładów niewiarygodnego przyspieszenia lub spowolnienia czasu, które przytrafiły się samolotom. Nie towarzyszyły im przy tym żadne niezwykle zjawiska. Mieszkający w Dallas Tim Lockley, był pilot wojskowy, pamięta, co mu się przytrafiło w listopadzie 1970 roku, kiedy dowodził czterosilnikowym samolotem śmigłowym C-130.

„Lecieliśmy na zlecenie NATO przez Azory do Mildenhall w Wielkiej Brytanii. Był koniec listopada, trasa wiodła południowym korytarzem, czyli z Pope w Północnej Karolinie do Lajes na Azorach. Okazało się, że wyprzedziliśmy o trzy i pół godziny inne samoloty z naszej grupy, które leciały w to samo miejsce w półgodzinnych odstępach. Nie można było tego wytłumaczyć. C-130 nie są po prostu przystosowane do latania z taką prędkością. Nie wystąpiły żadne zakłócenia elektryczne, nie stwierdzono niczego niezwykłego. Ja jednak coś zauważyłem. Podczas lotu wszedłem do kokpitu po kawę. Wskaźnik prędkości względem ziemi nie zgadzał się z anemometrem. Wskazania anemometru były normalne, ale prędkość względem ziemi kilkaset węzłów większa. Kiedy wylądowaliśmy, wywołaliśmy wielkie zaskoczenie. Oficer wyjaśnił, że prawdopodobnie wlecieliśmy w strugę kondensacyjną odrzutowca, ale to było niemożliwe, ponieważ nie lecieliśmy tak wysoko. Aparatura powinna wykazać ewentualnie mocne tylne wiatry, jednak nic takiego nie zaszło.

Na ten temat krąży mnóstwo pogłosek - samoloty wlatują w >>mleko<<, gdzie niebo i woda wyglądają zupełnie inaczej niż powinny a ty nie wiesz, gdzie jesteś, ani gdzie lecisz. Tracisz orientację we wszystkim, nawet w czasie”.

Wydaje się, że zjawisko to rozciąga się często zarówno na ludzi jak i na zegarki i inne przyrządy do mierzenia czasu.

Kilka incydentów, które miały miejsce na wodach i obszarach przybrzeżnych Trójkąta Bermudzkiego przypominało film o dawnych zdarzeniach lub sytuacjach. Widziano nie tylko obrazy, słyszano również dźwięki, jak gdyby czas przeniósł widzów z teraźniejszości w przeszłość lub jego ciągłość została zaburzona w taki



sposób, że przeszłość rozgrywała się jednocześnie z teraźniejszością a może nawet przyszłością.

Podczas gdy niektóre relacje oscylują na granicy okultyzmu lub wizji, nie wolno zapominać, że wydarzenia widać było jasno i wyraźnie, co wielokrotnie podkreślali naoczni świadkowie. Z racji swojej służby na morzu nie poszukują oni dziwnych fenomenów, lecz po prostu obserwują to, co się dzieje.

John Sander, steward na „Queen Elizabeth I” zetknął się z takim incydentem w końcu 1967 roku. Oto jego relacja: „Płynąłem na „Queen Elizabeth I” z Nassau do Nowego Jorku przez obszar znany jako Trójkąt Bermudzki. Niebo było czyste, a morze spokojne. Około 6.45 stałem z jeszcze jednym stewardem na rufie. Piliśmy kawę przed rozpoczęciem pracy. Nagle zobaczyłem niewielki samolot, wyglądał jak Piper Comanche. Znajdował się 300 metrów od nas na wysokości około 200 metrów. Nadlatywał od strony sterburty dokładnie w naszym kierunku. Pokazałem go mojemu koledze Sidney'owi Worthingtonowi. Kiedy znajdował się 75 metrów od statku, nagle, w absolutnej ciszy wszedł w wodę. Woda nawet nie drgnęła! Po prostu zniknął. Wydawało mi się, że spokojne morze otworzyło się i go pochłonęło. Kolega wpatrzony w to miejsce został na pokładzie, a ja poinformowałem oficera dyżurnego. Zawrócili statek i spuścili łódzie, ale nie znaleźli dosłownie niczego, ani plam ropy ani szczątków. Nie mogli nam uwierzyć. Nadal nie potrafię zrozumieć, dlaczego woda pozostała gładka. Wiem, że to prawie niewiarygodne, ale jako praktykujący chrześcijanin mogę przysiąc na Biblię, że wszystko, co widziałem, to prawda”.

Dobrze udokumentowany przypadek zniknięcia samolotu obserwowany nie przez dwóch lecz przez dwustu ludzi miał najprawdopodobniej miejsce 27 lutego 1935 roku w Daytona Beach na Florydzie. Jak podaje Richard Winer, długoletni badacz zjawisk w Trójkącie (*The Devil's Triangle, 191 A*), widziano, jak około godziny dwudziestej drugiej samolot z czerwono-zielonymi światłami na końcach skrzydeł wpadł nagle do morza, dokładnie naprzeciw hotelu Daytona Beach. Był tak blisko, że dwoje świadków, pan i pani Forrest Additon, którzy patrzyli na morze ze swojego balkonu, stwierdziło: „leciał wprost w nasze okno”. Zaalarmowane przez ludzi okręty Straży Wybrzeża i inne, małe jednostki natychmiast przeszukały okolicę brzegu, ale bez powodzenia. Ponieważ widziano, że samolot wpadł do morza

mniej niż 100 metrów od plaży, jest prawie nieprawdopodobne, żeby przy spokojnym morzu, na ściśle określonym i płytkim obszarze nie było żadnych szczątków ani plam ropy. Setki osób mówiły to samo i wskazywały na to samo miejsce. Wszystkie lotniska na Florydzie i dalej na północ aż po Georgię zostały sprawdzone. Kiedy jednak okazało się, że żaden samolot się nie spóźnił ani nie zaginął, to w zrozumieliśmy pragnieniu wyjaśnienia tego, co wytłumaczyć się nie da, stwierdzono ostatecznie, że było to złudzenie.

Tak jak widziano samoloty wślizgujące się w morze, widziano też dużo statków często z minionych epok. Wielokrotnie obserwowano je z pokładów poprzez kłębiącą się parę lub mgłę, ale przy dobrej pogodzie także. Relacje te są oczywiście materiałem, wokół którego tworzą się kolejne legendy morza. Statki-widma z Trójkąta Bermudzkiego i Morza Sargassowego były widywane przez wieki: od zjaw hiszpańskich galeonów do wszechobecnego „Latającego Holendra”. Czasami wizje były tak wyraźne, że zgłaszano je Straży Wybrzeża. Chociaż jej pracownicy nie wierzą w statki-widma, to jednak interesują się każdą opuszczoną i dryfującą jednostką niezależnie od jej wieku i tego, czy jest to nowa czy stara konstrukcja.

Hadley Doty, niegdyś sternik zatrudniony w Zjednoczonym Towarzystwie Owocowym (United Fruit Company), amerykańskim koncernie plantacji bananów, i oficer kanadyjskiej marynarki wojennej, był wiosną 1946 roku na pokładzie „Cyrusa Fielda”, statku przystosowanego do układania kabli.

„Znajdowaliśmy się około 15 mil morskich od brzegów Florydy. Noc była jasna. Nagle stojący na tak zwanym „oku” marynarz krzyknął: „Ostro w bok! Ostro!”, co oznacza, że statek musi jak najszybciej zmienić kurs. Wachtowy zobaczył stary statek z ozagłowaniem gaflowym, który przecinał nasz kurs. Na pokładzie nie było nikogo, ale w kajucie kapitańskiej na rufie paliło się światło.

Zmianę kursu odnotowano w dzienniku i zawiadomiono Straż Wybrzeża z Nowego Jorku. Usłyszeliśmy, że tej nocy pomiędzy Bi-mini a Florydą zdarzyło się kilka podobnych incydentów. Nie zastanawialiśmy się nad tym, ale kiedy oświadczyli, że nie byli w stanie dowiedzieć się czegokolwiek o tej jednostce, zdziwiliśmy się. Żaglowiec nadpłynął znikąd i wyglądało na to, że zniknął równie szybko”.

Statki-widma nie są oczywiście wyłączną domeną Trójkąta Bermudzkiego. Często stykano się z nimi na morzach całego świa-

ta. Należy do nich „Latający Holender”. Według legendy, jego kapitan urągał Bogu w czasie trudnego rejsu wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Za karę został skazany na wieczną tułaczkę po morzach z załogą składającą się z samych szkieletów. „Latający Holender” był rzekomo często widywany na Morzu Sargassowym, podobnie zresztą jak w wielu innych miejscach. Można przypuszczać, że wystraszeni żeglarze wielokrotnie przypisywali jego nazwę każdemu statkowi-widmu, jaki widzieli.

Bardzo sławnym i najwidoczniej bardzo opanowanym obserwatorem tego zjawiska był dawny król Imperium Brytyjskiego Jerzy V. Zdarzenie miało miejsce w 1881 roku na Pacyfiku, kiedy był jeszcze księciem i służył jako kadet marynarski wojennej na okręcie HMS „Inconstant”. 11 lipca 1881 książe Jerzy ze spokojem sporządził raport o tym, co widział i wpisał go do dziennika okrętowego. Współcześni oficerowie marynarki z pewnością wahałoby się przed dokonaniem tego rodzaju wpisu do oficjalnego dokumentu. Nie uczyniliby tego nawet wówczas, gdyby nikt nie poddawał w wątpliwość ich wiarygodności i zdolności obserwacji.

Na pokładzie „Inconstant” kilkunastu innych, bynajmniej nie królewskiej krwi obserwatorów, poświadczyło, że widzieli to samo. Wpis do dziennika okrętowego brzmiał następująco: „O czwartej rano „Latający Holender” przeciął nasz kurs. Jak wszystkie widma statków wysyłał dziwne, fosforyzujące światło. Maszty, reje i żagle odległego o 200 metrów brygu były w jego blasku wyraźnie widoczne na tle morza. Kiedy zbliżył się do lewej burty, zobaczył go oficer dyżurny na mostku i porucznik odpowiedzialny na tylny pokład. Wysłano go natychmiast na dziób. Dotarł tam, ale nie było już widać żadnego śladu statku ani blisko ani daleko na horyzoncie. Noc była pogodna, a morze spokojne”.

Najbardziej niezwykle statek-widmo napotkał W. H. Prosser. Działo się to w Trójkącie Bermudzkim pomiędzy Eleuthera i Great Abaco na Bahamach. Wszystkie zjawy statków można określić jako „niezwykłe”, ta jednak wyróżniała się swoimi gigantycznymi rozmiarami i oślepiającym blaskiem światła. Skłoniło to Prossera do nazwania jej „Latający Holender Hilton”.

Jego relację zamieściło czasopismo „National Fisherman”. Prosser stał wówczas przy sterze dwudziestoośmiometrowego statku badawczego „Undersea Hunter”, który płynął z St. Croix na

Florydę. Chociaż upewnił się wcześniej, że radar nie wykazuje żadnych jednostek pomiędzy jego statkiem i Abaco, nagle oślepiło go błyszczące światło, które pojawiło się z prawej burty. Wyglądało jak „szerokie jasne pasma światła” przenikające przez duże powierzchnie szkła. Skojarzyły mu się z „dużym, kilkupoziomowym hotelem obleganym przez czasowiczów” oferującym luksusowe przyjemności takie jak „salon, galerie i podświetlony basen”. Aby uniknąć zderzenia z olbrzymią jednostką utrzymywał swój statek na kursie równoległym do świecącego zjawiska. Nagle zauważył, że zagadkowy statek zniknął z prawej burty i pojawił się z przodu, też od prawej strony. „W ciągu kilku sekund przesunął się do przodu o 45 stopni”. Potem wielki „Latający Holender Hilton” zniknął ostatecznie i zapanowała, jak wcześniej, nocna ciemność.

W tym niezwykłym świecącym zjawisku tkwi jeszcze jedna tajemnica - mimo niewielkiej odległości od „Undersea Hunter” ekran radaru niczego nie wykazywał.

Świadectwo naszych oczu bywa złudne. Ma na nie wpływ wyobraźnia, podświadomość i wspomnienia. Warto zatem odnotować, że według jednej z relacji w czasie burzy elektromagnetycznej zrobiono z pokładu statku zdjęcie. Po wywołaniu ukazało się na nim coś, czego ani fotograf, ani inni obserwatorzy nie widzieli. Zdarzyło się to podczas wyprawy filmowo-badawczej na jachcie „New Freedom” w lipcu 1975 roku około 125 kilometrów na północny wschód od Bimini. W pobliżu nie było żadnych statków. Burza magnetyczna była wyjątkowo silna, ale nie towarzyszył jej deszcz. Czyste wieczorne niebo rozświetlały stale zielone i purpurowe błyskawice. Błyski i grzmoty zwały się w jedno potężne crescendo, które zakończyły oślepiające pioruny jakby rozdzierające niebo.

Szef ekspedycji doktor Jim Thorne robił właśnie kolorowe zdjęcia swoim „Pentaxem”. Dokładnie w chwili, kiedy rozległ się ogłuszający grzmot i niebo rozświetliła ostatnia seria błyskawic, obiektyw był skierowany w stronę horyzontu. Thorne był ciekawy, czy udało mu się dobrze uchwycić całe zjawisko. Kiedy wywołano film, okazało się, że uchwycił więcej niż oczekiwał. 25 do 35 metrów od „New Freedom”, po lewej stronie kadru pojawiło się coś, co wyglądało jak statek z ożaglowaniem gaflowym. Ani przed, ani po burzy nie było w pobliżu żadnych jednostek. Natężenie błysków na horyzoncie mogło oczywiście przykuć uwagę większości

załogi, ale pozbawiony uczuć obiektyw przez jakiś czas rejestrował po prostu to, na co był skierowany.

Sprzęt i fotografie zostały zbadane przez ekspertów. Nie znaleziono dowodu na złe funkcjonowanie aparatu ani żadnego wyjaśnienia, w jaki sposób w kulminacyjnym momencie burzy zmaterializował się i został sfotografowany żagiel i konstrukcja podobna do części pokładu sterowniczego starego żaglowca.

Od wielu lat napływają relacje o statkach-widmach spotykanych w Trójkącie Bermudzkim. Może istnieć ku temu kilka powodów. Na przykład zasugerowanie się wypadkami z burzliwej i pełnej przygód historii tego rejonu lub dostrzeżenie w nocnej mgłę niewyraźnych kształtów. Jednak o ile dawniej spotkanie zjaw rejestrowano jedynie wzrokiem, o tyle teraz zjawiska te mogą być sprawdzone przez precyzyjny sprzęt elektroniczny. Często wykrywa on obiekty, zanim wejdą w pole obserwacji. Również takie, których nie dostrzeżono lub nie można było zobaczyć z powodu znacznego oddalenia.

W przypadku „Yamacraw” najpierw namierzono „prostą linię brzegową” w miejscu, gdzie nie powinno być lądu. Obserwowano ją, wreszcie kuter Straży Wybrzeża wpłynął w coś, co okazało się wyjątkowo rozległą i wysoką zielonkawożółtą mgłą. Miała ona tak dużą gęstość, że wywołała reakcję radaru. Czymś zupełnie odmiennym jest przygoda „Hollyhocka”. Pomiędzy Bimini i Florydą, wiele kilometrów od wybrzeża USA jego radar uporczywie wskazywał ląd lub wyspę na otwartym morzu. Załoga nie dostrzegła niczego. Trzeba zaznaczyć, że wiele prywatnych jachtów donosi od czasu do czasu, że w tym samym, pozbawionym przecież jakichkolwiek wysp rejonie, ich aparatura namierza lądy-widma. Kiedyś jednak, mniej więcej w tym samym miejscu, ląd rzeczywiście istniał. Biorąc pod uwagę wiek Ziemi, wcale nie tak dawno. Było to przed końcem trzeciego okresu lodowcowego (około 12 tysięcy lat temu), gdy linia brzegowa Florydy wybiegała daleko w dzisiejszy Atlantyk, a Wyspy Bahama zajmowały o wiele większą powierzchnię niż obecnie.

Zgodnie z niektórymi teoriami, na określonych obszarach (wśród których Trójkąt Bermudzki jest szczególnie interesującym przypadkiem), na skutek działania niezrozumiałego dotychczas splotu okoliczności lub sił, możliwe jest pozorne zakrzywienie, względnie przesunięcie czasu. Powoduje to rzutowanie wizual-

nych projekcji z przeszłości w teraźniejszość. Te same przyczyny mogą wywoływać częste pojawianie się statków-widm lub nawet widzialnych wspomnień linii wybrzeża będącego być może częścią zaginionego kontynentu. Czas najwidoczniej zatrzymuje się również dla transmisji radiowych. Niektóre komunikaty, a nawet programy telewizyjne bywają odbierane wiele lat po emisji, tak, jakby spędził ten czas dryfując w czasie i przestrzeni.

Transmisje takie zostały opisane przez operatorów radiowych sił powietrznych w czasie wojny w Wietnamie. Twierdzili oni, że wiele komunikatów, jakie odebrali, pochodziło z wcześniejszego konfliktu - wojny w Korei. Tego rodzaju doniesienia mogą być nadsyłane z wielu powodów, m.in. dla żartu. Trudno jednak wytłumaczyć niezwykle dziwny incydent, który wydarzył się 14 września 1963 roku w Anglii. Brytyjscy widzowie oglądający program lokalny zostali zaskoczeni najpierw zanikiem obrazu, a potem nakładaniem się audycji stacji TV-Klee z Houston w Teksasie. Sygnały przeplatały się, jednak „piracki” był o wiele silniejszy niż brytyjski. Okazało się przy tym, że audycja TV-Klee została nadana kilka lat wcześniej, a sama stacja już nie istnieje. Aby wyjaśnić sprawę, zatrudniono specjalną firmę, ale nie przyniosło to zadowalającego wyjaśnienia. Interesująca jest nazwa towarzystwa, które zajmowało się tajemniczym aspektem „zagubienia w czasie”. Brzmi ona: Atlantis Electronics Ltd. Lancaster, Anglia.

Każdy może obserwować odległą przeszłość, jeżeli patrzy w górę na czyste, nocne niebo ze świadomością, że światło wielu gwiazd, chociaż doskonale widoczne, najprawdopodobniej nie jest już wysyłane. Słońca, które były jego źródłem, zgasły, ale fala świetlna musi przebyć tak wielką odległość, że jest widoczna jeszcze eony później. Biorąc pod uwagę teoretyczne zakrzywienie światła i przestrzeni coś podobnego mogło zdarzać się w neutralnej strefie występującej czasem w silnym polu magnetycznym na morzach Bieguna Północnego i Południowego.

W 1929 roku admirał Richard E. Byrd doleciał do Bieguna Południowego. Wokół tego lotu narodziła się legenda. Dotyczy ona komunikatu, który miał nadać Byrd. Relacja ta była tak niewiarygodna, że oficjalnie ją przemilczano. Jej najważniejsza część opowiada o tym, co widział admirał w pobliżu Bieguna. Był w stałym kontakcie z ziemią; nagle wyleciał z mgły i stwierdził, że jest nad wolną

od Jodu ziemią. Dostrzegł roślinność, jeziora i zwierzęta, które przypominały mamuty albo ogromne bizony. W ich pobliżu znajdowali się ludzie. Według zoologów i przyrodników, którzy zajmowali się tym raportem, transmisję przerwano, a te fragmenty, które dotyczyły niezwykłych obserwacji zostały wycięte. Wiarygodność przedziwnej relacji potwierdziła później wypowiedź admirała Byrda na temat „krajiny po tamtej stronie bieguna [...], centrum wielkiego nieznanego...” W 1957 roku dodał uwagę na temat „zaczarowanego kontynentu na niebie, krajiny odwiecznej tajemnicy...”

Usunięte fragmenty relacji Byrda, które wielu ludzi pamięta (lub tak im się wydaje) stanowią dodatkową zagadkę. Tajemnicą jest nie tylko to, co widział admirał, ale także to, co stało się z oryginalnym raportem i broszurą, którą napisał na jego podstawie. Liczyła około stu stron, i szybko zniknęła z bibliotek. Mimo to, ciągle żyją ludzie, którzy przypisują sobie znajomość wyciętych czy usuniętych części transmisji radiowej, jak i samej broszury. Ze zrozumiałych względów poszukiwanie świadków, którzy potwierdziliby tą kontrowersyjną i prawie legendarną transmisję jest trudne. Wielu ludzi już jej nie pamięta, jest jednak kilku, których wspomnienia pozostają nadal wyraźne. Szczęśliwą okolicznością okazała się możliwość nagrania oświadczenia pani Emily Ingram z Miami. Emily była reporterem sądowym. Uprawiany zawód tak wykształcił jej pamięć, że w zadziwiająco precyzyjny sposób potrafi odtworzyć minione wydarzenia. Jest pełną życia i poczucia humoru kobietą, która nadal, mimo długiej kariery, pracuje z powodzeniem w swoim zawodzie.

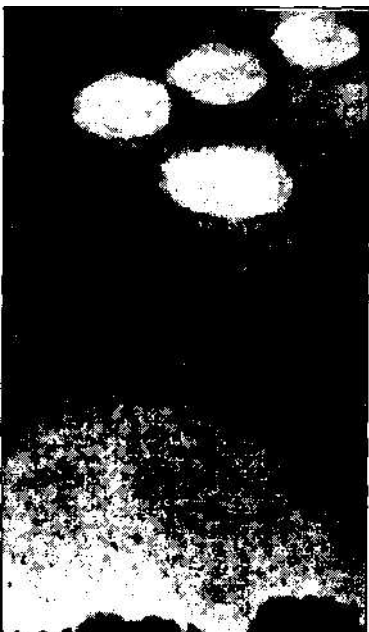
Wspomnienie transmisji radiowej z lotu Byrda przenosi nas w przeszłość do roku 1929 i zawiera wiele cennych szczegółów: „Mieszkaliśmy w Bostonie, ojciec kupił właśnie nowe radio, którego można było słuchać przez głośnik i słuchawki. Było podłączone do gniazda w ścianie i miało dużą antenę. Pamiętam antenę, bo tata spadł z dachu, kiedy próbował ją ustawić, ale w końcu mu się udało i radio zaczęło działać. Mojej matce bardzo zależało na wysłuchaniu audycji admirała Byrda. Zapowiedziano, że ma zamiar przelecieć nad Biegunem wzdłuż siedemdziesiątego południka i że lot będzie transmitowany przez radio. Złapaliśmy stację - to był Boston - i słuchaliśmy audycji przez głośnik. Najpierw było dużo zakłóceń a potem usłyszeliśmy głos admirała Byrda. Początkowo

wszystko było mniej lub bardziej zwyczajne - opisywał swój lot nad śniegiem i lodem. Zakłócenia znów się powtórzyły i nagle ustały. Wszystko się uspokoiło a potem głos Byrda docierał już całkiem wyraźnie. Nagle powiedział: „Patrz! Widzisz to? Tam na dole jest trawa!... Soczysta trawa!... Jaka zielona!... Wszędzie są kwiaty!... Jakie piękne!... I spójrz na te zwierzęta!... Wyglądają jak łosie... trawa sięga im aż do brzucha!... Spójrz!... Tam też są ludzie! Wyglądają na zaskoczonych widząc samolot”.

Pamiętam, że w tym momencie mama powiedziała: „Założę się, że mają też długie uszy”. Potem pojawił się hałas i zakłócenia i to było wszystko, co usłyszeliśmy. Nie mogliśmy złapać fali ponownie. Nagle, bez żadnej zapowiedzi, stacja zaczęła nadawać muzykę. Nigdy nie podano żadnego wyjaśnienia tego, co się stało.



*Półoficjalne zdjęcie UFO wykonane w 1952 roku przez Straż Wybrzeża USA z Salem w stanie Massachusetts. Jego autorem jest Shell Alpert. Zauważywszy za oknem dziwne błyszczące obiekty, pobiegł po aparat i zrobił zdjęcie przez szybę. Spośród tysięcy*



*zdjęć UFO żadne nie jest wystarczająco ostre, pewnie dlatego, że UFO pojawia się nagle, a fotografie robione są w pośpiechu (fot. Straż Wybrzeża USA).*



Niektórzy z naszych sąsiadów słyszeli to samo, ale nie wiedzieli niczego więcej. Wydawało się, że odcięto łączność z Byrdem w samym środku jego relacji. Bardzo chciałem się dowiedzieć, co się stało, więc napisałem do jego rodziny w Wirginii. No wie pan, do rodziny tego senatora, ale nigdy nie dostałam od nich odpowiedzi".

To niezwykle precyzyjne wspomnienie nadanej tak dawno temu audycji radiowej podkreśla jeszcze nieprawdopodobieństwo treści relacji Byrda. Istnieje możliwość, że na polecenie wysoko postawionych osób stacja w Bostonie przerwała program, kiedy okazało się, że wymyka się on spod kontroli. Być może zrobiono to dla ochrony reputacji admirała, a być może dlatego, że informacja była tak niezwykła, iż uznano za wskazane ocenzurować ją lub przynajmniej odwlec jej rozpowszechnianie.

Istnieje również możliwość, że Byrd przelatywał przez pola magnetyczne (wskazują na to zakłócenia). Wtedy przerwa w transmisji nie byłaby spowodowana interwencją czynników rządowych lecz interferencją magnetyczną.

Niektórzy badacze sugerują, że admirał Byrd po przelecie nad rejonami silnej aktywności magnetycznej przeniósł się w inny wymiar czasu. Gdyby tak było, fale radiowe nie byłyby w stanie przedrzeć się w nasz wymiar czasu, co w efekcie spowodowałoby przerwanie transmisji.

Istnieje więc wiele możliwych przyczyn zaniku audycji. Nadal jednak brakuje sensownego, jednoznacznego wyjaśnienia tego, co rzekomo widział i opisał w miejscu, gdzie powinny być tylko bezludne, skute lodem przestrzenie.

Relacja admirała jest nierozdzielnie związana z podobnymi obserwacjami, jakich dokonano zarówno na Biegunie Południowym jak i Północnym. Byrd miał opowiedzieć innym naukowcom, że widział wielkie zwierzęta, mamuty, plejstoceny bizona, ogromne jelenie i ludzkie istoty. Sugeruje to, że późniejsze, dodatkowe elementy opowieści, takie jak „kontynent na niebie" są rezultatem nie tylko zmałowanej pamięci lecz również fizycznego wyczerpania organizmu. W 1934 roku na dalekiej Antarktyce admirał poddał się długiej i samotnej „próbie przetrwania". Odcięcie od świata i najprawdopodobniej zatrucie tlenkiem węgla odbiło się negatywnie na jego zdrowiu. Mogło to osłabić jego zdolność obserwacji aż do halucynacji włącznie. Trzeba pamiętać, że przelatywał pó-

źniej ponad bezkresnymi pustkowiami, gdzie wszechobecna, skrząca się biel i często niedostrzegalny horyzont sprzyjają powstawaniu miraży i innych zniekształceń widzenia.

W związku z tym warto przypomnieć, że w 1947 roku w czasie ekspedycji polarnej pilot źle obliczył pułap i rozbił się wraz z czteroosobową załogą. Wiadomo, że leciał wtedy w tzw. „mleku” (podobnym do tego w Trójkącie Bermudzkim), a instrumenty pokładowe źle funkcjonowały. W tym samym 1947 roku przelatując nad Biegunem Południowym badacze zaobserwowali, tak samo jak Byrd, kilka zaskakujących zjawisk. Należy do nich fakt, że gęstość atmosfery ponad Biegunem jest o połowę mniejsza niż ponad resztą naszej planety. Przy użyciu balonów meteorologicznych stwierdzono, że jak powiedział admirał „Biegun Południowy jest otulony ciepłym kocem”, a temperatura powietrza rośnie w miarę zbliżania się do niego.

Na Antarktydzie rzeczywiście istnieją obszary nie pokryte wieczną zmarzliną (na przykład wzdłuż wybrzeża Knox leżą jasnozielone jeziora i brązowe wzgórza). Ktoś przelatujący nad takim obszarem zaskoczony, że nagle znalazł się nad nie pokrytym lodem lądem w Antarktyce mógłby zaludnić go w swojej wyobraźni innymi niż zwykle pingwiny formami życia. Nie jest to jednak prawdopodobne w przypadku tak doświadczonego człowieka jak Byrd.

Powszechnie sądzi się, że w czasie lotu nad Biegunem Północnym i Południowym admirał rzeczywiście dostrzegł coś niezwykłego. Równocześnie jednak powstała legenda, która opiera się najwidoczniej na starożytnych przekazach. Głosi ona, że wewnątrz Ziemi istnieją ogromne grotty (lub Ziemia jest w środku pusta) i wejścia do tych grot mogą znajdować się na lekko spłaszczonych obu biegunach naszego globu. (Wspomina się, że admirał Byrd kilka lat po swoim pierwszym locie ze Spitzbergenu na Biegun Północny w 1926 roku przeleciał nad nim po raz drugi i wtedy zetknął się z zakłóceniami elektromagnetycznymi i miał swoje „wizje”).

Zgodnie z tym punktem widzenia mógł on przelatywać podobno nad zboczem w pobliżu Bieguna i właśnie tam zobaczyć owe zadziwiające rzeczy. Legendy o „wewnętrznej Ziemi” są żywo i obrazowo opisane w hinduskiej i buddyjskiej literaturze religijnej. Powszechnie daje się im wiarę w Mongolii, w Tybecie i sąsiednich krajach środkowo-wschodniej Azji. Ukryty pod Ziemią kraj Argha-

ti jest ojczyzną półbogów i ludzi, którzy z rzadka jedynie wychodzą na powierzchnię. Jest pierwowzorem krainy Shangri-La, której od wieków poszukiwali władcy, podróżnicy, badacze i mistycy nie tylko z Azji, ale z całego świata. Nawet Hitler, którego o istnieniu Arghati powiadomili jego jasnowidze i astrologowie, przyłączył się do prób jej odkrycia i wysłał kilka ekip, aby odnalazły wejścia do sekretnego świata. Abstrahując od tego, że istnienie takich grot i wejść na biegunach nie wchodzi w grę ze względów klimatycznych, istotne jest, że obrazy widziane rzekomo przez admirała i inne osoby znajdowały się w rejonach, gdzie często występują zakłócenia elektromagnetyczne. Jeżeli jednak Byrd wylatując z mgły rzeczywiście dostrzegł ludzi, zwierzęta i roślinność to umiejscowienie tych wizji okaże się mniej nieprawdopodobne o ile weźmiemy pod uwagę, że kiedyś kwitło tam życie. Wiadomo, że bieguny przez tysiąclecia zmieniały swoje położenie zanim osiągnęły dzisiejszą pozycję.

Wydaje się możliwe, że wzrok, słuch, a nawet sprzęt elektroniczny są w stanie zarejestrować rzeczy, które istniały w przeszłości. Być może wywołuje je kombinacja nieokreślonych bliżej sił naturalnych, między innymi przesunięcie pól elektromagnetycznych. Zaliczamy do nich głosy, dźwięki, programy radiowe i telewizyjne przechwycone minuty, godziny lub lata po tym, kiedy zostały nadane, łądy widziane na otwartym morzu w miejscach, gdzie rzeczywiście kiedyś istniały, roślinność, zwierzęta i ludzie tam, gdzie nie ma teraz nic oprócz lodu, zaginione dawno temu statki, niezidentyfikowane i czasami staroświeckie samoloty, które lecą bezgłośnie i równie bezgłośnie się rozbijają, odgłosy a nawet obrazy dawnych bitew odtworzone na oczach setek świadków. Idea występujących okazjonalnie powtórzeń lub zakrzywień czasu może tłumaczyć inne odnotowywane w Trójkącie zjawiska, w tym częste spotkania zjaw statków i samolotów. Wyjaśnia też co przydarzyło się niektórym „ofiaram” Trójkąta. Możliwe, że przerwanie ciągłości czasu jest równocześnie przejściem do innego wymiaru, z którego nie ma odpowiadającego mu wyjścia. W pewnych warunkach przeniesiony tam obserwator może stać się częścią projekcji czasowej, w której się znalazł. W tym kontekście niewyjaśnione zniknięcie Garolyn Coscio 7 czerwca 1964 roku (patrz *Trójkąt Bermudzki*,

Pandora Books 1993) otrzymuje nowe i raczej wstrząsające wytłumaczenie.

Na trasie z Pompano Beach przez Bahamy na Jamajkę Carolyn Coscio i jej pasażer Richard Rosen zgodnie z planem lotu mieli zatankować paliwo na Grand Turk Island, Mniej więcej o tej porze, o której jej Cessna 172 powinna dotrzeć do Turk, personel małego lotniska zauważył ją krążącą nad wyspą. Słyszeli głos pilotki rozmawiającej z pasażerem ale nie mogli nawiązać z nimi kontaktu. Coscio zauważyła, że musiała źle skrócić, ponieważ to nie jest Turk „tam w dole niczego nie ma”. Potem słyszano jak niepokoi się ilością paliwa i decyduje się lecieć na inną wyspę, wcześniej zadała dziwne pytanie: „Czy nie ma sposobu, żeby się stąd wydostać?”

Nikt więcej nie widział ani Carolyn, ani jej samolotu. Chociaż nie ustalono tego ostatecznie, przypuszcza się, że maszyna nad Turk należała do niej. Pozostaje pytanie: jeżeli obserwatorzy na lotnisku widzieli samolot i słyszeli rozmowę, dlaczego Coscio nie mogła słyszeć wieży? Dlaczego nie dostrzegła zabudowań i pasów startowych? Czy można to wytłumaczyć pojedynczą inwersją czasową, w efekcie której pilotka patrzyła na Turk Island w czasach, gdy nie było tam lotniska?

Być może „zakłócenia czasowe” (o ile w ogóle są możliwe) występują częściej niż mogło by się wydawać. Na przestrzeni wieków w różnych częściach świata sporządzono relacje opisujące podobne zjawiska. Często zdarzało się, że naukowe teorie przeszłości przekształciły się w rzeczywistość. Niewykluczone, że skomplikowana tajemnica czasu (pamiętamy, że istotą zagadki Sfinksa był właśnie czas) zostanie w końcu lepiej zrozumiana. Możliwe, że odkryte będą czynniki wpływające na jego zakrzywienie. Okoliczności, które je wywołują mogą występować nie tylko, jak twierdzi Einstein i inni, w przestrzeni kosmicznej, lecz także w określonych rejonach Ziemi.

Dawniej niewyjaśnione fenomeny związane z zakłóceniami czasowymi były przypisywane magii lub czarom. Obecnie utożsamia się je z pomysłami rodem z science-fiction lub nader wątpliwym, zdaniem wielu, postrzeganiem ponadmysłowym, które pozwala przepowiedzieć przyszłość z niesamowitą wprost dokładnością. Jeżeli chodzi o science-fiction, to w dziele Juliusza Vernego znajdziemy liczący ponad sto lat opis łodzi podwodnej „Nautilus”. Jej wymiary są

prawie identyczne ze współczesnymi łodziami o napędzie atomowym; podróż z Ziemi na Księżyc rozpoczyna się na wschodnim wybrzeżu Florydy, dokładnie tak, jak to ma miejsce obecnie. Bomby atomowe i efekty ich wybuchu opisano w komiksach na kilka lat wcześniej, zanim użyto ich na naszej planecie. Zastosowanie rozszczepienia atomu w działaniach wojennych i wstrząsająco dokładny opis jego skutków zostały przedstawione w świętej księdze *Maha-bharata*. Powstała ona w Indiach kilka tysięcy lat temu i opisuje wydarzenia, które miały miejsce jeszcze tysiące lat wcześniej.

Jest oczywiste, że wszechświat zawiera w sobie tajemnice nie tylko niemożliwe do wytłumaczenia, ale i wykraczające poza naszą wyobraźnię. Niektóre z nich nie muszą się wcale znajdować na odległych gwiazdach, lecz niepokojąco bliżej. Dotyczą one naszego dalekiego od doskonałości postrzegania materii, przestrzeni i czasu oraz ich wzajemnych relacji. Na pewne pytania, proste i fundamentalne zarazem, nie ma odpowiedzi. Czym jest czas? Kiedy się zaczął? Kiedy się skończy? Gdzie zaczyna się kosmos? Gdzie się kończy? Jak coś może być nieskończone? Te krótkie o podstawowe pytania są niepokojące, a nawet przerażające. Podświadomie ich unikamy. Stały się „zakazane” (o tyle, o ile dotyczą naszej codzienności) i są dla nas niepojęte. Rozwój wiedzy i teorii naukowych po prostu znacznie je poszerzył. Może być i tak, że wykraczają poza nasze obecne rozumienie świata, podobnie jak teoria atomu przerastała zdolność pojmowania magów i jasnowidzów średniowiecza.

Prawdopodobnie wraz z postępem wiedzy, pewnego dnia dojrzymy do rozwiązania tych zagadek. Jeżeli założymy, że takie poznanie oraz możliwość kontrolowania czasu i przestrzeni zostaną nam dane i będziemy w stanie zrozumieć w całości zależności pomiędzy energią, czasem i przestrzenią, to możemy popełnić błąd i uznać, że jesteśmy jedynymi istotami w naszym rejonie kosmosu, które to osiągnęły. Jest całkiem możliwe, że jakaś cywilizacja kosmiczna już teraz posiada tę wiedzę i używa jej lub będzie używać do penetrowania naszego kontinuum przestrzenno-czasowego z powodów, które mimo rosnącej liczby hipotez na temat gości z kosmosu lub innego wymiaru, pozostają nieznane. Wszehobecne UFO, wciąż widywane z najwyraźniej rosnącą częstotliwością we wszystkich częściach świata, wydają się być dobrym elementem tej teorii.

UFO mogą być prostym przypadkiem mylnego rozpoznania lub technologicznym sekretem. Mogą przylatywać z przestrzeni kosmicznej lub z wnętrza Ziemi, z przyszłości lub przeszłości, mogą być wytworami ludzkiej wyobraźni, duchowym albo rzeczywistym produktem umysłów obserwatorów. Mimo to wydaje się oczywiste, że aktywność UFO jest w jakiś sposób związana z fenomenem Trójkąta Bermudzkiego. Bliższe zbadanie ich działań na tym obszarze może ujawnić związek, który uprzednio umknął naszej uwadze - prawdopodobnie dlatego, że był tak oczywisty.



## ŚWIATY WEWNĄTRZ NASZEJ CZASOPRZESTRZENI I POZA NIĄ

Informacje na temat UFO nadchodziły od milionów obserwatorów na całym świecie, jednak najwięcej z obszaru Trójkąta Ber-mudzkiego. W 1972 roku prawdziwy najazd niezidentyfikowanych obiektów latających przeżyła Puerto Rico. Pojawiały się tak często, że ich obecność sprawiała wiele kłopotów, głównie komunikacyjnych, ponieważ drogi blokowały tysiące ludzi i wysłanników prasy, radia i telewizji. Wszyscy chcieli oglądać precyzyjne manewry wykonywane na nocnym niebie przez eskadry UFO.

Pojawiały się nad konkretnymi obszarami, widać je było bardzo dokładnie i tłumy ludzi twierdziły, że na pewno nie były to żadne znane samoloty. W górach w pobliżu Adjuntas w centrum Puerto Rico zjawiały się przez trzy miesiące tak regularnie, jakby działały według ustalonego planu. Każdy z obiektów miał boczne oświetlenie, przylatywały grupami w zwartym szyku, przesuwały się na niewielkiej wysokości (około 300 metrów), robiły idealne zwroty pod kątem prostym (niemożliwe dla samolotu), zatrzymywały nieruchomo w powietrzu i nagle znikwały bez śladu. (Interesujący jest fakt, że na oficjalnych mapach synoptycznych przedstawiających poziom promieniowania gamma w Puerto Rico, rejon Adjuntas zaznaczony jest jako obszar wyjątkowo silnych zakłóceń magnetycznych i szczególnie wysokiej radioaktywności. W pobliżu Arecibo, gdzie często widywano UFO, zainstalowany jest olbrzymi radioteleskop rządu amerykańskiego, tzw. „wielki talerz”).

Niektórzy kierowcy ciężarówek wracający do domu, którzy mieli okazję oglądać podniebne przedstawienia, przeżyli dodatko-

wą niespodziankę. W określonym miejscu pomiędzy San Sebastian i Lares pojawiała się olbrzymie, nisko lecące UFO. Jednocześnie gasły silniki samochodów i włączały się dopiero wtedy, gdy UFO, które wysłało pomarańczowoczerwone błyski świetlne, wznosiło się pionowo w górę i zniknęło.

W tym samym czasie w Rio Piedras, przedmieściu San Juan, wielkie UFO prześlizgnęło się około 100 metrów nad zdumionymi uczestnikami przyjęcia urodzinowego na świeżym powietrzu. Tym razem emitowało zielonkawo-niebieskie światło. Niezwykle zjawisko obserwowali również mieszkańcy sąsiednich domów. Według nich obiekt zawisł między dwoma dwupiętrowymi budynkami i spowodował wyłączenie wszystkich silników samochodowych w okolicy. Nagle dziwny pojazd wznosił się pionowo w górę w chmurze czerwonej mgły, zmienił kierunek lotu, poleciał w stronę pobliskiej elektrowni i zniknął.

Na południowym wybrzeżu Puerto Rico w pobliżu Santa Isabel pojawiał się pewnej nocy na wysokości około 700 metrów gigantyczny, jasno świecący, jajowaty metaliczny obiekt latający. Obserwowała go większość mieszkańców. Według ich relacji z wnętrza pojazdu wyleciała formacja mniejszych, świecących, metalicznych obiektów, które oddaliły się na północ (a więc w kierunku Adjuntas). Inne unosiły się nad miastem a jeden, lecący jak helikopter, prześlizgnął się nad grupą widzów, którzy właśnie wyszli z baru. Wystraszeni ludzie rozpierchli się i zaczęli uciekać. (Aby zachować obiektywność, muszę tu dodać, że UFO widzieli również mieszkańcy, którzy nie spędzali czasu w barze).

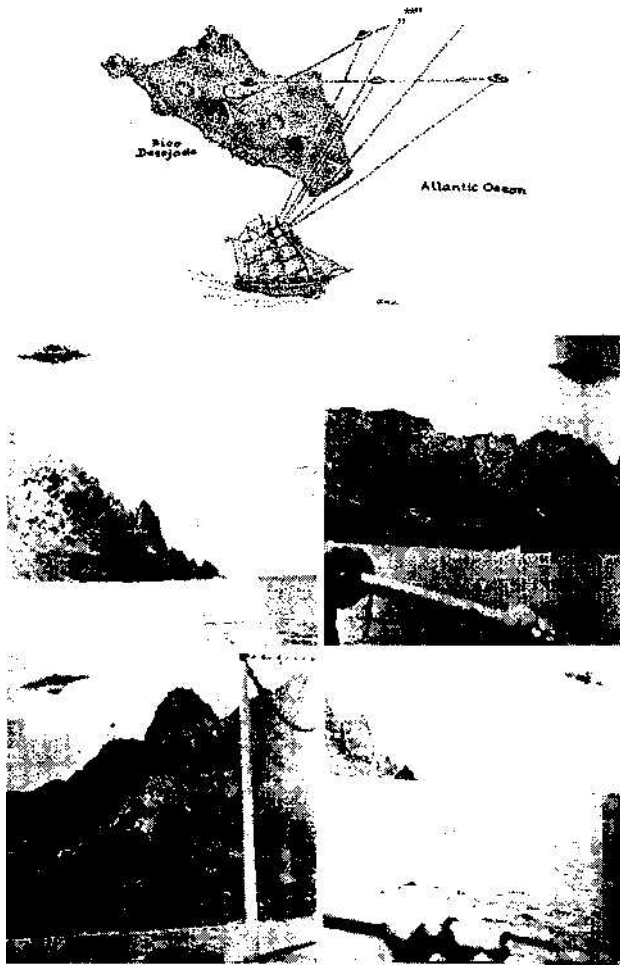
W czasie tej niezwykłej wizyty UFO zdarzyła się jeszcze jedna ciekawa przygoda. Na dachu hotelu Sheraton w San Juan pracowała grupa filmowców, którzy przygotowywali film reklamowy. Mieli sfilmować zachód słońca i wykorzystać zdjęcia do reklamy jakiegoś produktu. Okazało się, że film został prześwietlony przez dziwny, ostro świecący obiekt latający, który unosił się w powietrzu z tyłu hotelu. Kiedy filmowcy spojrzeli w jego stronę, zaczął się powiększać i intensywniej świecić. Kiedy osiągnął niepokojąco duże rozmiary, zniknął ku zrozumiałej uldze ludzi. Nakręcony film nie okazał się dla nich stratą. Zamiast trafić do zleceniodawców, został sprzedany firmie Creative Films, która przygotowywała film dokumentalny o UFO.

Aguadilla, miasto leżące na zachodnim wybrzeżu wyspy, przeżyło pewnego dnia niezwykłą wizytę grupy małych UFO, które latały nad bazą sił powietrznych Ramey Field. Widziały je setki ludzi, głównie pracowników pobliskich fabryk i szpitala, którzy przerwali pracę, by móc je obserwować.

Niezwykłe pojawianie się UFO nad obszarem Puerto Rico osiągnęło swój szczyt w sierpniu, wrześniu i październiku 1972 roku. Sprawiało to takie wrażenie, jakby eskadry kosmicznych pojazdów - o ile nimi były - wykonywały dokładnie zaplanowaną misję. Ich zachowanie przypominało demonstrację siły sprzed stuleci, kiedy to flotyle okrętów potęg kolonialnych przepływały przed oczami przerażonych tubylców.

Seria wizyt UFO w 1972 roku jest niezwykła jedynie dzięki dużej liczbie naocznych świadków, którym było dane je obserwować. Pojawiają się bowiem bez przerwy na wybrzeżu Florydy, na Bahamach, Haiti, w Republice Dominikany, na Kubie i innych wyspach Morza Karaibskiego, na Bermudach i na otwartym morzu między wyspami. Nie stanowią jednak sensacji dla mass mediów, ponieważ widuje je niewielka liczba osób. Prasa, radio i telewizja przyjeżdżają dopiero wtedy, gdy świadków są tysiące, ale nawet wtedy szybko się o tym zapomina i cała sprawa idzie do teczek. UFO przestały już być wielką atrakcją. Na Kubie wszystkie meldunki o UFO sprawdza się bardzo skrupulatnie a o ujawnieniu informacji decyduje cenzura, ponieważ uważa się je za jednostki strategiczne USA. W czasie inwazji w Zatoce Świń obie strony obserwowały wiele UFO i USO. Ich niespodziewane pojawienie się przeszkodziło kiedyś kubańskiej łodzi patrolowej w przechwyceniu jednostki CIA.

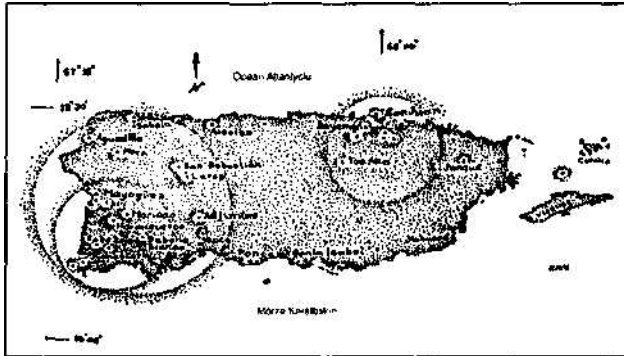
Masowe nawiedzanie Puerto Rico przez UFO w 1972 roku miało również mniej niewinne skutki, przede wszystkim dla niewielkich łodzi. Mimo, że nie znalazły się w centrum zainteresowania mass mediów, to jednak niektóre przypadki mogą mieć związek z tajemniczym znikaniem ludzi z pokładów jednostek pływających, które zaginęły w Trójkącie Bermudzkim i dryfowały nie uszkodzone bez żywej duszy w środku. W czasie, gdy tysiące ludzi obserwowały zapierający dech spektakl na niebie, na wodach Puerto Rico w pobliżu Mayaguez i między Mayaguez i Carbo Ro-jo znaleziono wiele dryfujących łodzi. Wiedzano, że wypływały



Od grudnia 1957 do początków stycznia 1958 roku wielokrotnie obserwowano UFO nad Trynidadem. Rysunek u góry przedstawia trasę przelotu. Poniżej - fotografie tajemniczych obiektów wykonane przez załogi brazylijskich statków (fot. Brazylijska Marynarka Wojenna).

z portu i była na nich załoga. Przerażona obsada pewnego jachtu zauważyła we wczesnych godzinach wieczornych, że zbliża się do nich UFO. Leciąco powoli na wysokości około 60 metrów. Ludzi ogarnęła panika i niektórzy próbowali nawet wyskoczyć za burtę, na szczęście zostali powstrzymani przez kolegów. UFO zniknęło tak szybko, jak się pojawiło.

Ten pominięty milczeniem incydent może stanowić odpowiedź na pytanie, dlaczego w Trójkącie Bermudzkim znaleziono tak wiele statków i łodzi dryfujących bez załogi. Otóż ludzie ogarnięci paniką mogli wybrać skok do wprawdzie niebezpiecznej ale przynajmniej znanej wody niż zostać na jednostce, do której zbliżało się UFO.



*Okolice Puerto Rico, gdzie widziano eskadry UFO wskazują na to, że istnieje związek między częstotliwością pojawiania się tajemniczych obiektów i aberracjami klimatycznymi występującymi w tym rejonie.*

Wybrzeże Florydy nawiedzane jest przez UFO dość regularnie. Jedna z „wizyt” miała miejsce 15 grudnia 1975 roku. Obecność latającego obiektu odkrył radar a potem pojawił się nagle nad St. Johns River w północnej części Florydy. Widzieli go stosunkowo dokładnie mieszkańcy okręgów: St. John's, Putnam i Flagler. Wśród setek obserwatorów byli również policjanci drogowi i szery-fi. Kiedy UFO obniżyło pułap lotu i unosiło się nad drzewami,

przypominało „płonący dom na niebie”. Wrażenie to wywołały po-marańczowoczerwone strumienie światła, jakie emitowało. Przez jakiś czas obiekt wisiał nieruchomo, potem zaczął latać tam i z powrotem nad obszarem wspomnianych okręgów. Trwało to tak długo, że postanowiono wysłać helikopter z St. Augustine, żeby mu się lepiej przyjrzeć. Zanim śmigłowiec przybył na miejsce, zauważono, że nieznaną obiekt wylądował lub przynajmniej zbliżył się do ziemi w okręgu Flagler. Gdy wreszcie definitywnie zniknęli, zbadano ewentualne lądowisko. Niczego nie znaleziono, zarejestrowano jedynie podwyższony poziom radioaktywności.

Jeden z naocznych świadków zadzwonił do doktora Allena Hynka, dyrektora Centrum Badań nad UFO w Chicago i chciał zgłosić ten niezwykle przypadek. Został ostrzeżony, prawdopodobnie przez samego doktora Hynka, przed „ludźmi w czerni”. Jest to aluzja do powszechnej wśród badaczy UFO wiary w czarno odziane, niezidentyfikowane osoby, które nawiązują kontakt ze świadkami wizyt UFO i zabraniają im mówić o tym, co widzieli.

Raport na temat UFO widywanych na Florydzie można podzielić na dwie kategorie: „dość wiarygodne” i „bardzo wiarygodne”, jeśli pochodzą od policjantów, żołnierzy, pilotów, dozorców, strażników itd. Obejmują one różne przypadki.

Oto niektóre z nich. Przez cały tydzień listopada 1975 roku obserwowano UFO w okolicy drogi objazdowej Palmetto w Miami. Eskadry niezidentyfikowanych obiektów latających pojawiały się nad Palm Beach Club w Miami. Leciwały w pięciu rzędach, a ich liczba wzbudziła zaniepokojenie Straży Wybrzeża. Olbrzymi niezidentyfikowany obiekt latający widzieli 14 września 1972 roku pracownicy Federal Aviation Administration nad West Palm Beach. Świadcami byli również pracownicy Eastern Airlines, policjanci i osoby cywilne oraz pracownicy Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) w Miami i bazy Sił Powietrznych USA w Homestead. Wysłano jego śladem samoloty Północnoamerykańskiego Dowództwa Obrony Powietrznej, ale zniknął z ich pola widzenia.

Piloci samolotów prywatnych i pasażerskich opowiadali, że w czasie lotów w pobliżu wybrzeża Florydy i Georgii oraz w różnych innych rejonach między Bermudami, Bahamami i wyspami Morza Karaibskiego często otaczały ich UFO. Major Donald Key-hoe, wieloletni obserwator UFO i były dyrektor Narodowego

Komitetu Badawczego ds. Zjawisk Powietrznych (National Investigations Committee on Aerial Phenomena) wspomina w swojej książce *Aliens from Space (Obcy z kosmosu)* o pewnym wojskowym raporcie opisującym spotkanie samolotu Sił Powietrznych USA typu C-47 z olbrzymim UFO. Incydent miał miejsce 1 sierpnia 1946 roku w pobliżu Tampy. Długi, cylindryczny obiekt latający z włączonymi ale bez skrzydeł „był dwa razy większy od B-29”. Zbliżał się do C-47 po takim kursie, że zderzenie było praktycznie nieuniknione. W ostatniej sekundzie skręcił i zniknął z prędkością ocenianą na 2250 - 3000 kilometrów na godzinę. Takiej szybkości nie był w stanie osiągnąć żaden samolot z tamtej epoki.

Są to tylko niektóre typowe przykłady (o ile aktywność UFO można nazwać „typową”) potwierdzonej przez naocznych świadków i osoby tzw. „wiarygodne” obecności niezidentyfikowanych obiektów latających w Trójkącie Bermudzkim. Nie wspomina się o tysiącach raportów sporządzonych przez pojedyncze osoby, które widziały w tym rejonie dziwne pojazdy i światła na nocnym niebie; przez kierowców, którzy pisali, że w czasie podróży po drogach blisko plaży gasły im silniki, światła i odbiorniki radiowe i równocześnie przelatywały nad nimi UFO; czy też przez ludzi, którzy przeżyli niezwykle spotkania z USO widziane z ich łodzi (autor przeżył coś takiego 3 maja 1975 roku około godziny 21.00 na Bahamach, na północ od Tongue of the Ocean) i przez spacerowiczów, którzy obserwowali na plażach lub blisko brzegu przesuwające się nisko nad ziemią nieznanne obiekty latające. Wśród nich są również tacy, którzy stracili przytomność a nawet częściowo oślepi na skutek działania przenikliwego, ostrego światła skierowanego przez tajemnicze pojazdy.

O tym, jak ludzie przyzwyczaili się do UFO świadczy reakcja żony pewnego komentatora jądrowego. Pewnego dnia krzyknęła do niej, żeby wyszła z kuchni i obejrzała sobie UFO przelatujące nisko prawie nad podwórkiem ich domu. „Nie chcę wychodzić ani go oglądać!” - odwróciła się przez kuchenne drzwi. „Nie chcę nic o tym wiedzieć. Trzymaj się od niego z daleka, dopóki nie zniknie!” Choć jest to postawa gospodyni domowej, można ją uznać za typową dla środowiska naukowego i urzędników rządowych. Ludzie ci skonfrontowali z czymś, czego nie można logicznie wytłumaczyć - na przykład UFO albo innymi tajemniczymi zjawiskami

zachodzącymi w Trójkącie Bermudzkim - wolą niczego nie wiedzieć i nie widzieć.

Nieodparcie nasuwa się tu pytanie, czy nie istnieje ścisły związek pomiędzy zgłoszeniami zaginięć i UFO oraz USO operującymi w ciągu ostatnich trzydziestu lat na obszarze Trójkąta. Niektórzy sądzą, że coś z Ziemi lub z kosmosu napada na statki i samoloty a potem porywa je. Major Donald Keyhoe, który od dawna zajmuje się tym problemem i opisuje go w swoich publikacjach, jest zdania, że agresywne zachowanie UFO lub też wykonywane przez nie misje wywiadowcze są powodem ginięcia konkretnych samolotów Marynarki Wojennej i Sił Powietrznych USA i to nie tylko w rejonie Trójkąta Bermudzkiego. Nie łączy on jednak bezpośrednio wzmożonej aktywności UFO z zaobserwowanymi tam zjawiskami. John Spencer, który również interesuje się i pisze o UFO, został przydzielony w czasie pełnienia służby w siłach powietrznych do komisji zajmującej się UFO. Spencer jest „przekonany, że dla UFO istnieje tylko jedno logiczne wytłumaczenie” i przedstawia teorię, według której pozaziemskie istoty chcą zdobyć przedmioty charakterystyczne dla rozwoju technologicznego naszej planety oraz przedstawicieli jej mieszkańców. Jego zdaniem zbudowały na dnie mórz bazy i laboratoria a Trójkąt Bermudzki wybrały dlatego, „ponieważ ma największą częstotliwość na świecie pojawiania się na nim samolotów i statków”.

Doktor Manson Valentine, honorowy opiekun Muzeum Nauki w Miami i asystent badawczy Bishop Museum w Honolulu, uważa, że istoty pochodzące z wnętrza Ziemi lub spoza niej zachowują wobec nas daleko posuniętą obojętność. Doktor Valentine ma w porównaniu z innymi badaczami Trójkąta Bermudzkiego tę bezsprzeczną przewagę, że przez trzydzieści lat mógł studiować ten rejon osobiście dokonując obserwacji na miejscu. Jego zdaniem, motywy i cele działania UFO poznamy dopiero wtedy, gdy nawiążemy bezpośredni kontakt - możliwe, że fatalne w skutkach - z członkami załóg tych pojazdów (lub istotami, które nimi kierują z daleka). Znikanie statków i samolotów w Trójkącie Bermudzkim spowodowane jest według niego, działaniem pól jonizacji będących efektem pracy urządzeń napędowych pojazdów.

Doktor Valentine wysuwa hipotezę, że jest to napęd opierający się nie na zasadzie rozczepienia atomu lecz na reakcji jego syntezy.



To mogłoby wyjaśnić nieprawdopodobne prędkości uzyskiwane przez UFO oraz przypuszczalny los - dezintegrację lub zmianę struktury molekularnej - samolotów, statków oraz ludzi, którzy znaleźli w polu jonizacji. Innymi słowy: UFO nie porywają ludzi, nie są zainteresowane ludzkimi istotami, które weszły im w drogę w czasie wykonywania przez nie nie znanych nam misji i zadań czasoprzestrzeni.

Doktor J. Allen Hynek, profesor astronomii Northwestern University, były doradca Sił Powietrznych USA do spraw UFO i dyrektor Centrum Badań nad UFO, zalicza się do wiodących amerykańskich naukowców w dziedzinie badań UFO i USO. Do problemu ewentualnego związku między ginięciem samolotów i statków w Trójkącie Bermudzki i aktywnością UFO w tym rejonie pochodzi z daleko posuniętą ostrożnością. „Nie udało mi się dotychczas wykazać związku między UFO a Trójkątem Bermudzki. Gdyby taki istniał, byłoby to bardzo ekscytujące, ale jako naukowiec muszę się opierać na dowodach”.

Bez względu na to, czy doktor Hynek i inni naukowcy akceptują relacje naocznych świadków o jednoczesnym pojawianiu się UFO i znikaniem statków czy też nie, faktem jest, że tego typu raporty istnieją od wielu lat. Przypominają elementy puzzle, z których może pewnego dnia ułożyć się jasny obraz, a może okazać się, że pasują do zupełnie innej układanki.

Albert Bender, były szef Międzynarodowego Biura ds. Latających Talerzy i pierwszy badacz, który wspominał o „ludziach w czerni”, zainteresował się UFO, gdy usłyszał relacje o wielkich, niezidentyfikowanych obiektach latających widzianych nad Fort Lauderdale, gdy zniknęło 5 bombowców typu Avenger i wysłany im na pomoc samolot ratowniczy. Pierwsza większa seria obserwacji UFO miała miejsce dwa lata po wypadku, tzn. w 1947 roku w stanach Iowa i Waszyngton. Ludzkie nazywali je albo „latającymi spodkami” albo „patelniami”. Obiekty, które wzbudziły zainteresowanie pana Bendera nie były wtedy określone jako UFO. Ta nazwa przyjęła się dopiero jakiś czas później. Możemy jedynie przypuszczać, że jest wynikiem zupełnego braku zainteresowania ze strony pilotów lub załóg - o ile takowe istnieją - tych pojazdów, choć informacje o nich znane są z legend i podań od zarania ludzkości. W każdym razie na początku grudnia 1945 roku, a więc

w czasie, gdy zginęło pamiętnych sześć maszyn, obserwowano nad Fort Lauderdale duże, niezidentyfikowane obiekty latające o cylindrycznym kształcie, które na pewno nie były żadnymi znanymi pojazdami ziemskimi.

Gdy zastanawiamy się nad „kosmicznymi” aspektami tragedii Lotu 19, musimy pamiętać o rozmowie pilotów przechwyconej przez pewnego radioamatora. Jeden z lotników powiedział: „Nie lećcie za mną... Wyglądają jakby były z kosmosu”. Pierwsza część meldunku została odebrana w bazie, ale druga - o ile jest prawdziwa - mogła dojść zniekształcona i słabo słyszalna. Z drugiej strony dziwne jest to, że mógł ją odebrać radioamator. Wojskowi interpretują okrzyk „Nie lećcie za mną!” jako informację od pilota, że nie potrzebuje pomocy, choć sens tego zdania mógł być zupełnie inny.

W późniejszych raportach na temat akcji poszukiwawczej zaginięcia samolotu ratowniczego „Martin Mariner” z trzynastoma osobami na pokładzie często tłumaczy się przypuszczalną eksplozją maszyny. Hipotezę dotyczącą wybuchu miałyby potwierdzać opinie na temat samolotu, który zdaniem wielu pilotów jest niebezpiecznym „latającym kanistrem z benzyną”. Winą za ewentualny pożar obarcza się jakiegoś palącego po kryjomu członka załogi. Do naocznych świadków wybuchu zalicza się kapitana i załogę „Gaines Mills”, którzy podobno widzieli eksplozję lub łunę na niebie dokładnie na trasie lotu „Martina Marinera”.

Ani ludzie z „Gaines Mills”, ani ratownicy na statkach i samolotach biorących udział w akcji poszukiwawczej nie znaleźli nawet najmniejszej pozostałości po samolocie. Między startem „Martina Marinera” a porą, gdy widziano wybuch, istnieje dziwny odstęp czasowy. Wszystkie te fakty każą przypuszczać, że łuna ognia na nocnym niebie obserwowana zresztą przez wielu innych ludzi, która przypominała nagle rozbłyskujące i gasnące światła znaczyła tor lotu zupełnie innego samolotu i nie miała nic wspólnego z „Martinem Marinerem”.

Relacje o niezwykłych światłach i innych fenomenach w Trójkącie Bermudzkim są wprawdzie bardzo interesujące, ale stanowią jedynie przypuszczenie a nie dowody związku między UFO zagadką zaginionych statków i samolotów. Prawdą jest, że w latach, gdy dokonywano licznych obserwacji UFO w Trójkącie Bermudzkim ginęło zadziwiająco dużo jednostek, jednak zarówno obecność

UFO jak i wypadki mogą mieć szereg różnych przyczyn. Mogą się one łączyć np. z przemieszczaniem pól magnetycznych, zmianami dna morskiego, aktywnością słońca i innych planet a nawet z nieznanymi siłami kosmicznymi. Mimo to istniało wystarczająco dużo zgodnych czynników, by nie wykluczać definitywnie możliwości powiązań między UFO a incydentami w Trójkącie Bermudzkim.

UFO pojawiające się w czasie, w którym ginęły statki i samoloty opisywane były jako światła przesuwające się nocą. Ich obecność rejestrowały radary, widywano je również wyraźnie za dnia. 17 stycznia 1947 roku zaginął „Star Ariel”, angielski „Tudor IV”. Jedną ze wskazówek dla jednostek poszukiwawczych i ratowniczych (choć akcja zakończyła się niepowodzeniem) był meldunek o dziwnej łunie ognia widzianej ponad powierzchnią morza wczesnym rankiem 18 stycznia. Nigdy nie wyjaśniono pochodzenia tej łuny.

Zaginięcie samolotu „Globemaster” w marcu 1950 roku zbiegło się praktycznie w czasie (różnica wynosiła kilka dni) z wizytą błyszczącego UFO, które widziano z pojazdu marynarki wojennej. Obiekt zarejestrowały radary.

Przywiązany do lin dwóch holowników brazylijski krążownik „Sao Paulo” zniknął bez śladu wraz z załogą w czasie odprowadzania do suchego doku rankiem 4 listopada 1951 roku. Śledztwo przeprowadzone w tej sprawie ujawniło, że w noc poprzedzającą zaginięcie mimo gęstej mgły na niebie były widziane tajemnicze światła. Załogi samolotów biorące udział w poszukiwaniach nie znalazły wprawdzie śladów krążownika, ale dostarczyły dziwny raport, w którym była mowa o niezwykle ciemnych oparach mgły lub nisko wiszących chmurach widzianych w rejonie, w którym powinno się znaleźć okręt.

Zaginięcie samolotu „Super Constellation” amerykańskiej marynarki wojennej 30 listopada 1954 roku zbiegło się w czasie z licznymi obserwacjami UFO nad Atlantykiem i bazami Sił Powietrznych USA zlokalizowanymi blisko wybrzeża oraz, co najdziwniejsze, z masowym pojawianiem się tych obiektów nad Rzymem, czego świadkami były setki tysięcy ludzi. Wśród nich znajdowała się była ambasador USA Clare Booth Luce. Wiele UFO zarejestrowano w tym samym okresie, gdy zaginął bez śladu tankowiec „Southern Di-stricts”. Zdarzyło się to w pobliżu Wybrzeża Południowej Karoliny 5 grudnia 1954 roku, dokładnie dziewięć lat po wypadku Lotu 19.

Obecność UFO nad Atlantykiem zgłosiło wiele załóg samolotów pasażerskich. Obserwowane obiekty opisywano jako błyszczące, kolisty pojazdy z włazami. Miały one lecieć blisko za samolotami lub na tej samej wysokości i wysyłać od czasu do czasu, ku zaskoczeniu pasażerów i załogi, pomarańczowo-czerwone światło skierowane w stronę samolotu. W styczniu 1955 roku w czasie podróży do Antiguy zaginął szkuner „Home Sweet Home”. W tym samym okresie na Karaibach i nad Atlantykiem wielokrotnie widziano UFO. Jeden z latających obiektów wysłał pomarańczowo-czerwony promień światła w stonc kokpitu samolotu pasażerskiego National Airlines. Wenezuelskie samoloty pasażerskie spotkały błyszczące UFO nad Morzem Karaibskim. Były to również pojazdy z lukami. Mniej więcej w tym samym okresie około dwudziestu błyszczących tarcz pojawiło się pod, nad i obok brazylijskiego samolotu pasażerskiego lecącego do Rio de Janeiro, co wywołało nieopisaną panikę wśród pasażerów.

W 1956 roku zgłoszono zaginięcie B-25 (5 kwietnia) i P-5M (9 listopada). Jednocześnie w rejonach zaginięcia zarejestrowano wzmożoną aktywność UFO. W obu przypadkach zaobserwowano na tym samym obszarze dwie latające tarcze. Załoga samolotu R7V-2, który leciał w niewielkiej odległości od B-25, zauważyła wielką tarczę, która pojawiła się na wysokości samolotu, leciała za nim lub też śledziła go i nagle zawróciła. UFO z 9 listopada zostało zarejestrowane przez radar. Na początku brano je za „zakłócenia atmosferyczne”. Potem opisywano jako niezidentyfikowany obiekt „cztery lub pięć razy większy od największego znanego samolotu”, a jego prędkość oceniano na 6000 kilometrów na godzinę.

Zaginięcie dwóch latarników z Great Isaac Light 4 sierpnia 1969 roku wskazuje raczej na aktywność USO. Rybak, który w czasie incydentu wracał z połowu, wyjaśnił w późniejszej relacji, że widział cylindryczny obiekt blisko pod powierzchnią wody, który oddalał się błyskawicznie od wyspy.

W tygodniu po 23 marca 1967 roku, kiedy to między Jamajką i Nassau zaginął dwusilnikowy Beechcraft widziano duży, owalny obiekt latający ze światłem na jednym końcu, który zbliżał się do powierzchni ziemi w Crestview na Florydzie. Towarzyszyły mu inne świecące obiekty poruszające się w powietrzu jak olbrzymie wahadła. Zjawisko to obserwowano ponad dwustu uczniów i wielu na-

uczycieli. W 1973 roku zanotowano wiele zaginięć samolotów i statków, a jednocześnie zwiększyła się aktywność UFO nad Puerto Rico i Santo Domingo. Dwa wypadki niedaleko wybrzeży Florydy, zaginięcie kutra „Speed Artist” 10 grudnia 1975 roku i tankowca „Imbross” 18 grudnia tego samego roku pokrywają się (z dwudniowym odstępem) z pojawieniem się wielkiego UFO nad St. Johns River na Florydzie.

Na pytanie o ewentualny związek między zaginięciami statków i samolotów a obecnością UFO lub USO należy wic odpowiedzieć nie kategorycznym „tak” lub „nie”, lecz raczej słowem „możliwe”. UFO - bez względu na to, czym są - widywano często na obszarach, na których ginęli ludzie. Przebieg katastrofy wydaje się dość charakterystyczny: statek okrywała warstwa oparów, która przypominała mgłę elektromagnetyczną, a samolot wlatywał w chmurę i już nigdy więcej go nie widziano. Istnieje oczywiście szereg innych możliwości wytłumaczenia losu jednostek i ich załóg. Można sobie na przykład wyobrazić, że samolot wleciał nieoczekiwanie w sferę działania wyjątkowych sił naturalnych, które spowodowały dezintegrację lub też przeniesienie go do innego wymiaru. Strefa ta może być kontrolowana przez nieznanne istoty z kosmosu, które zastanawiają pałapki, by z nieznanym nam powodów, zdobyć „okazy” „mieszkańców Ziemi.

Statystyka podaje, że UFO widziało ponad 15 procent mieszkańców USA. Więcej niż 50 procent Amerykanów uważa, że goście z kosmosu lub świata równoległego rzeczywiście istnieją. W rejonach, gdzie UFO widuje się częściej, takich jak Karaiby, liczby te są o wiele wyższe.

W pozostałych częściach świata ludzie mogą być mniej lub bardziej łatwowierni, jednak setki milionów skłonne są uwierzyć w realność UFO. Świadczy o tym wciąż rosnąca liczba relacji z całego świata, które opowiadają o spotkaniach z niezidentyfikowanymi obiektami latającymi. (Jacques Vallee, francuski astronom i naukowiec z NASA wspominał, że w Chinach często pyta się cudzoziemców, czy UFO pojawia się również poza Państwem Środka.)

Wiele dobrze poinformowanych osób o międzynarodowym autorytecie podzielało przekonanie, że UFO nie pochodzi z Ziemi. Należał do nich Dag Hammerskjöld, który wyraził opinię, że przybyły one z innej niż nasza części Galaktyki. Stwierdził, iż relacje doświadczonych obserwatorów przekonały go, że obiekty te są prawdopo-

dobnie sondami obserwacyjnymi jakiejś cywilizacji kosmicznej. Tego samego zdania był również jego następca na stanowisku Sekretarza Generalnego ONZ - U Thant. Można powiedzieć, że szczęśliwa to okoliczność, gdy przywódcy ogólnoświatowej organizacji są przygotowani na możliwość kontaktu, a później współpracy z przedstawicielami obcych, być może bardziej zjednoczonych światów.

Wpływowe osoby w Stanach Zjednoczonych nie wahały się wyrażać swoich poglądów ani opowiadać o spotkaniach z UFO. Clare Booth Luce osobiście obserwowała te zjawiska w Rzymie, Barry Goldwater, który należy do Prezydium Narodowej Komisji do spraw Fenomenów Powietrznych (NICAP) dostrzegł je na nocnym niebie Arizony. Jimmy Carter również widział jedno UFO w Thonmaston w Georgii w 1976 roku. Potwierdził to w wywiadzie udzielonym pismu „National Enquirer” w czerwcu 1976 roku: „Jeżeli zostanie prezydentem, to każda najdrobniejsza informacja o UFO będąca w posiadaniu tego kraju, zostanie udostępniona naukowcom i opinii publicznej”.

Wiara w pozaziemskich gości otrzymała też podstawę intelektualną. Dostarczyli jej tacy naukowcy jak doktor Harlow Shapley, były szef Obserwatorium Uniwersytetu Harvarda: „Istnieje co najmniej sto milionów zamieszkałych planet. Na wielu z nich istnieją cywilizacje znacznie bardziej rozwinięte niż nasza. „Astronomowie doktor Otto Struve, doktor Carl Sagan, doktor Frank Drake i inni w czasie konferencji w Green Bank w Zachodniej Wirginii (1961) przyjęli i rozwinęli dość kontrowersyjne tezy: „Istnieje czterdzieści do pięćdziesięciu milionów światów, które starają się wysłać nam sygnały lub same oczekują wiadomości z Ziemi”.

Maurice Chatelain, francuski naukowiec i były ekspert NASA wskazał przynajmniej trzy przypadki, w których odebrane sygnały radiowe poważnie sugerują, że zostały wysłane przez obce cywilizacje. Być może niektóre z nich próbują ujawnić swe istnienie w sposób bardziej dyplomatyczny niż nagłe pojawienie się „patroli” UFO.

Według badań przeprowadzonych przez W. Troickiego, dyrektora Radiofizycznego Instytutu badawczego im. Gorkiego i N. Kardaszewa - szefa laboratorium Moskiewskiego Instytutu Badań Kosmicznych, cztery radzieckie stacje nasłuchowe ustawione tak, aby wyeliminować wszelkie ziemskie sygnały, od lat przechwytyują „zakodowane” i powtarzające się impulsy. Nie mogą one pocho-

dzień z naszych satelitów lub sond kosmicznych, ponieważ odkryto je na wiele lat przed wystrzeleniem pierwszego sputnika.

W 1961 roku w ramach Projektu Ozma, w Green Bank w Zachodniej Wirginii przeprowadzono badania, które miały określić prawdopodobieństwo istnienia w naszej galaktyce innych cywilizacji. Odmowną, paraboliczną antenę skierowano kiedyś wprost na Konstelację Wieloryba, dokładnie na gwiazdę Tau Ceti jako miejsce ewentualnej rozwiniętej cywilizacji. Uruchomiono odbiornik, zapis i główny wzmacniacz. Otrzymano serię nieregularnych sygnałów. Nie przypominały aktywności pulsarów (choć początkowo tak uważano). Zakodowane sygnały, które pojawiły się a potem zniknęły, wskazywały, że ktoś lub coś wysłało wiadomości, oczywiście niekoniecznie przeznaczone dla Ziemi. Zamieszanie, jakie spowodowało to naukowe podслуchiwanie nie trwało długo, ponieważ sprawę przejęły służby bezpieczeństwa. Wkrótce potem naukowcy, którzy brali udział w doświadczeniu zdecydowali, że nie słyszeli żadnej wiadomości z kosmosu.

Począwszy od lat trzydziestych wiele radiostacji w kilku krajach północnoeuropejskich odnotowało, że pozorne echo trwa dłużej niż zwyczajową 1/7 sekundy i zmienia się rozmaicie dochodząc nawet do 15 sekund. Wyglądało to tak, jakby fale odbijały się od umieszczonego na orbicie wokół Ziemi dużego obiektu (z pewnością nie Księżyca). Badał je później astrolog Duncan Lunan. Sporządził wykres częstotliwości i odstępów pomiędzy „echami”. Założył, że mogą one pochodzić ze statku kosmicznego. Gdyby „komunikaty” i przerwy naniesiono na wykres i udało by się złamać kod, to można by namierzyć źródło cywilizacji, która je wysłała. Lunan stwierdził, że postępując zgodnie z tymi założeniami otrzymał plan galaktyki Wolarza widzianej pod różnymi kątami. Na każdym z wykresów gwiazda Izar znajdowała się w środku. Ta niezwykła interpretacja zakłada jednak, że mieszkańcy planety Izar widzą wszechświat mniej więcej w ten sam sposób, co my - jest to jednak nader wątpliwe przypuszczenie.

Według rachunku prawdopodobieństwa nie wydaje się możliwe, aby obcy wysyłali w kosmos sygnały na tak wielką skalę, jak my to robimy. Nie wykluczone, że naukowcy z gwiazd próbują nawiązać kontakt z innymi światami. Być może to zrobili, a to, co słyszymy jest normalną międzygalaktyczną wymianą informacji. Idąc dalej tym tropem, niektóre cywilizacje mogą być tak rozwinięte, że potra-

fią docierać do odległych systemów słonecznych i używają do tego środków, których my jeszcze nie odkryliśmy - chyba, że w literaturze science fiction - lub nie jesteśmy w stanie sobie ich wyobrazić.

Wyjaśniałoby to odwiedziny z kosmosu, które tak często odnotowywano w przeszłości, a także obecnie we wszystkich częściach naszej planety. Mimo zrozumiałego zainteresowania obcych inerga-laktyczną eksploracją, częstotliwość tych odwiedzin wzbudziła wśród mieszkańców Ziemi pewien niepokój dotyczący celów, jakie im przyświecają.

Teorii nie brakuje, przykłady niektórych z nich obrazują różnorodność opinii. Jedne są uspokajające, inne wskazują na domniemane niebezpieczeństwo:

- Obcy kompletują okazy miejscowej fauny (takiej jak my) i ruchomych konstrukcji mechanicznych dla badań i studiów porównawczych.

- Pochodzą z pustynnej planety i poszukują wody, którą czerpią z mórz naszej planety.

- Potrzebują czegoś innego, być może złota, którego używają w swoich systemach elektronicznych i przewodnikach. (W każdym kilometrze sześciennym wody morskiej znajduje się kruszec warty około 50 milionów dolarów).

- Ochroniają nas przed wrodzonymi nam skłonnościami do zniszczenia samych siebie i naszej części wszechświata.

- Nadzorują przestrzeń powietrzną i kosmiczną, aby upewnić się, że nie opuścimy naszej planety z zamiarem podbicia innych światów.

- Porywanie poszczególnych osób i kontrola komunikacji mają na celu studiowanie zachowań Ziemiaków w ich naturalnym otoczeniu.

- UFO to pojazdy humanoidów, którzy żyli i rozwijali się w głębinach mórz od tysiącleci. Zaniepokojeni zanieczyszczeniem środowiska ich planet zdecydowali się podjąć akcję zapobiegawczą.

- Są potomkami ocalałych z zagłady członków starożytnej cywilizacji, która istniała w Trójkącie Bermudzkim. Odwiedzają swoje dawne terytorium, bądź też nadal zamieszkują w jego podwodnych budowlach.

- Są Wenusjanami, którzy zbudowali sobie bazę dla przyszłej kolonizacji Ziemi w grotach Tongue of the Ocean poniżej uskoku w pobliżu Andros (ciśnienie na Wenus wynosi 91 atmosfer i jest zbliżone do tego, które występuje na dnie Tongue of the Ocean).



- Są istotami pozaziemskimi. Używają elektromagnetycznych i innych naturalnych sił Ziemi jako dodatkowego źródła energii dla podróży do innych galaktyk i wymiarów. Obserwują Ziemię i ich dobrobyt z kosmiczną obojętnością.

Wszystkie te domniemane powody aktywności UFO zawierają w sobie syndrom inwazji lub w najlepszym przypadku łagodnego kolonializmu. Innymi słowy, ponieważ nasza własna historia jest ciągłą agresją i podbojem, nic dziwnego w tym, że te same cele przypisujemy bardziej zaawansowanym technologicznie gościom.

Pamiętamy, że temat kosmicznego kolonializmu poruszył Erich von Däniken (*Rydwany bogów*) i wielu innych autorów. Według nich przybysze z innych planet, być może z Wenus, u zarania dziejów przekazali naszym prymitywnym przodkom nauki cywilizacji. Pamięć o tym przetrwała w legendach. W judeochrześcijańskiej tradycji religijnej Bóg lub aniołowie bezpośrednio interweniują w ziemskie sprawy (patrz Księga Rodzaju, opis podróży kosmicznej Ezechiela). Podobne przekazy odnajdziemy również w innych kulturach mono- i politeistycznych.

Dowody na to, że w starożytności odwiedzali nas przybysze z kosmosu opierają się na tym, że wciąż odnajduje się świadczące o naukowym zaawansowaniu przedmioty. Pochodzą z tak wczesnych okresów historycznych, że anachronizm ten jest zupełnie niewytłumaczalny. Należą do nich złote prekolumbijskie ozdoby, które przypominają modele myśliwców, „gwiazdny komputer” z Antikythery, znaleziony na dnie Morza Egejskiego, rzeźbiony grobowiec z piramidy świątynnej w Palenque w Meksyku najwyraźniej przedstawiający stylizowaną kapsułę kosmiczną, elektryczne baterie z ruin Babilonu, starożytne mapy z dokładnym położeniem kontynentów, które miały zostać odkryte tysiące lat później. Oprócz tego możemy do nich zaliczyć wykonane w nieokreślonej ale bardzo odległej przeszłości kolosalne prace inżynieryjne: bloki kamienne o wadze 2000 ton w Libanie, zespolone bez najmniejszej szczeliny, ogromne głazy preinkaskich ruin na Płaskowyżu Andyjskim, sekret budowy i dokładne informacje astronomiczne zawarte w Wielkiej Piramidzie w Egipcie.

Teoria naukowej pomocy z innych planet - coś w rodzaju Korpusu Pokoju - jest bardzo kusząca, jednak oceniając ją trzeba wziąć pod uwagę wiek ludzkości (ostatnio datowanie początków

naszego gatunku przesunięto z 3,5 do 4 milionów lat) oraz rozwój i upadek wcześniejszych i dotąd nieznanymi cywilizacji ziemskich.

Jeżeli założymy, że nasza cywilizacja wywodzi się z Egiptu i Środkowego Wschodu, znaczy to, że w ciągu sześciu tysięcy lat przeszła drogę od prymitywnego pasterstwa do rozbicia atomu. Możliwe, że nasi nieznani przodkowie mimo zmian klimatycznych i innych katastrof dysponowali wystarczającą ilością czasu, by stworzyć nie jedną lecz wiele zaawansowanych kultur, bez żadnej pomocy z zewnątrz. Niewykluczone za to, że byli uważnie obserwowani.

Zapleczem intelektualnym dla teorii „obserwatorów z kosmosu” jest teza, że śledzą oni postępy naszej kultury, aby stwierdzić, czy osiągnęliśmy już ten stopień rozwoju, który pozwala na kontakt z bardziej rozwiniętymi „braćmi w rozumie”.

Książka Johna Baxtera i Thomasa Atkinsa *The Fire Came By* (Doubleday 1976) wnosi do kontrowersji wokół UFO akcent dramatyczny i opisuje nieszczęście, jakie przytrafiło się gościom z gwiazd ponad pół wieku temu. Kiedyś uważano, że w 1907 roku w pobliżu Tunguski na Syberii spadł meteoryt. Teraz dopuszcza się możliwość, że była to atomowa eksplozja statku załogowego z nieznanego obszaru wszechświata.

Naukowcy rosyjscy już wcześniej badali ten gigantyczny wybuch. Widziano go aż w Anglii, a wstrząs sejsmiczny zanotowano nawet w Waszyngtonie. Przypuszczano powszechnie, że był to meteoryt do chwili, gdy testy na radioaktywność i badania nad kierunkiem siły wybuchu oraz rozmiarami zniszczonych obszarów wykazały, że eksplozja miała miejsce nad ziemią. Według niektórych naukowców jej moc wynosiła około 30 megaton czyli 1500 razy więcej niż bomby atomowej zrzuconej na Hiroszimę.

Na podstawie relacji świadków, tak szybko, jak to było możliwe odtworzono drogę obiektu. Widzieli oni, jak przeciął niebo i leciał na zmiennej wysokości, najwidoczniej usiłując zmienić kurs. Badaczom zasugerowało to myśl, że obiekt był pilotowany lecz miał awarię.

Ludzie zapamiętali błysk i wstrząs. Zauważono chmurę w kształcie grzyba, czarny deszcz i radioaktywne poparzenia skóry u renifera, który ocalał z katastrofy. Okoliczności te plus zwiększona radiacja, która do tej pory utrzymuje się w tym rejonie, przeko-

nały radzieckiego pisarza, naukowca i eksperta Aleksandra Kazancewa, że zjawiska te wywołał wybuch krążącego wokół Ziemi pojazdu kosmicznego. Być może leciał on nad Bajkał, aby z najgłębszego na Świecie jeziora zaczerpnąć świeżej wody. Jedynymi ofiarami katastrofy były ogromne połacie lasu i renifery. Gdyby zdarzyło się to w gęsto zaludnionych częściach Rosji (lub świata) jej skutkiem byłyby zagłada wszystkich mieszkańców i okolicznych obszarów. Możliwość przypadkowego nawet spowodowania wybuchu atomowego przez przybyszy z kosmosu jest jeszcze jedną przyczyną niepokoju Ziemi już zatroskanych groźbą wybuchu konfliktu jądrowego i awarii urządzeń napędzanych energią atomową.

Zasłużony pisarz i badacz UFO, major Donald E. Keyhoe reprezentuje typowo wojskowy punkt widzenia. Nieoficjalnie zgadza się z nim wielu pilotów a także radzieccy obserwatorzy donoszący o aktywności UFO nad Związkiem Radzieckim. Ciekawostką jest, że Rosjanie długo podejrzewali, iż za UFO kryją się Amerykanie, a ci z kolei posądzali o to Rosjan. Teraz półoficjalnie wymieniają informacje. Major Keyhoe twierdzi, że obcy przejawiają szczególne zainteresowanie naszą technologią i są potencjalnym zagrożeniem. Uważa, że stanowią niebezpieczeństwo z jeszcze jednego, trzeba przyznać niepokojącego powodu. Otóż USA lub Związek Radziecki mogą popełnić błąd i uznać przelot UFO nad swoim terytorium za atak przeciwnika. W efekcie podejmą działania odwetowe, których skutki mogą być katastrofalne.

Równie wnikliwa jest jego uwaga, iż każda cywilizacja pozaziemska zdolna dotrzeć do Ziemi potrafi też odbierać nasze programy radiowo-telewizyjne i na swój sposób je interpretować. Może to mieć dla nas fatalne następstwa, jeżeli obcy na podstawie naszych dzienników i filmów stwierdzą, że jesteśmy rasą nieuleczalnie agresywną i powinniśmy zostać zniszczeni bez ostrzeżenia. Zdaniem majora Keyhoe należy próbować nawiązać kontakt z UFO, aby zapewnić ich o naszych pokojowych intencjach. Agencje rządowe, przede wszystkim Siły Powietrzne USA i CIA powinny wprowadzić cenzurę audycji a rząd we współpracy z organizacjami cywilnymi i poszczególnymi osobami powinien starać się o zapewnienie pokojowego kontaktu z pozaziemskimi gośćmi.

Jest rzeczą zwyczajną, że sposób postrzegania UFO zależy od poglądów wyznawanych przez osoby, społeczności lub narody. Wi-

doczne to jest w stanowisku amerykańskich i radzieckich naukowców zatrudnionych w przemyśle zbrojeniowym. Rozpatrują oni wizyty UFO w kontekście takich pojęć jak „inwazja”, „atak” lub „ro-zejm”. Zważywszy na religijne zaangażowanie krajów hiszpańskojęzycznych nic dziwnego w tym, że czołowy hiszpański pisarz i znawca problemu UFO łączy je z religijnymi lub satanicznymi obrzędami. Jezuita Salvador Freixedo jest autorem wielu związanych z tematem książek, a przede wszystkim specjalistą od fenomenu UFO w południowo-zachodniej części Trójkąta Bermudzkiego. Uważa, że pojawianie się w historii ludzkości diabła lub diabłów jest w rzeczywistości opisem tego samego zjawiska. To, co kościół i nasi przodkowie określali mianem diabłów, my nazywamy pilotami i pasażerami niezidentyfikowanych obiektów latających.

Ojciec Freixedo porównuje zapach siarki często odczuwany przez przerażonych obserwatorów UFO do dobrze znanego odoru, który towarzyszy szatanowi. Wskazuje też, że w wielu relacjach z Karaibów, które opisują kontakt między ludźmi a tajemniczymi przybyszami, istoty z UFO mówią po hiszpańsku (w innych częściach świata używają angielskiego, rosyjskiego, francuskiego, włoskiego, niemieckiego itd.) Ponieważ obecność UFO jest dostrzegana na całym świecie, warto przedstawić, jak nazywają się w językach używanych na dużych obszarach naszego globu. Języki romańskie określają je mianem OVNI, co w dosłownym tłumaczeniu znaczy „obiekty latające niezidentyfikowane” (hiszpański: *ob-jetos volantes no identificados*, francuski: *objets volants non identifiés* włoski: *oggetti volanti non identificati*). Niemcy nazywają je UFO (*Undentifizierte Fliegende Objecte*). W Rosji o niezidentyfikowanych obiektach latających wspomina się dopiero od niedawna jako o *nie-poznanych ljetajuszczich obiektach*. Pozostałe języki zazwyczaj posługują się wariantami „latającego spodka”: chiński: *fei tieh* (latający spodek), japoński: *sora tobu emban* (po niebie latający dysk), malaj-ski i indonezyjski: *pihngterbang* (spodek latający), arabski: *sohhoun taa'ira* (spodki latające). Na wyspach Pacyfiku: Hawajach, Tahiti i innych, ludność tubylcza uważa UFO za prostą kontynuację światła i obiektów widywanych na nocnym niebie od niepamiętnych czasów zwanych *akuatele* (latające duchy) co może wcale nie być złym określeniem. Przejawiają także dziwną tendencję do popadania bez powodu w sarkazm, lubią robić sztuczki, płatać figle

i psoty jedynie po to, aby sprawić komuś przykrość lub go zdenerwować. Od wieków mówi się, że jest to cecha charakterystyczna czartów i czarownic.

Niektóre z teorii ojca Freixedo, a szczególnie te, które łączą zaakceptowane przez kościół cuda i świętych z działalnością UFO (według niego aniołowie to „dobre UFO”). Poglądy te były rozważane przez hierarchów z wyraźnym brakiem entuzjazmu i nie wpłynęły dobrze na jego kościelną karierę. Pomimo to w dalszym ciągu starał się wykazać, że na Karaibach cuda takie jak łyż lub krew wydobywające się z rzeźb świętych, święcenie obrazów, promienie światła na wieżach kościołów, cudowne uzdrowienie etc. występują równocześnie z pojawieniem się UFO.

Ojciec Frebcedo uważa, że tajemnicze obiekty nie pochodzą z kosmosu lecz z miejsc znacznie bliższych Ziemi i naszemu wymiarowi: „Człowiek zaczyna zdawać sobie sprawę, że nie jest (jako istota inteligentna) na tej planecie osamotniony. Zupełnie jak gdyby żył w jednym z pomieszczeń kondominium - wszystko, co tak często widzi (lub słyszy) to mieszkańcy innego piętra”. Nie ma znaczenia, że nikt nie wie, czego chce UFO i że z „naszego punktu widzenia ich postęпки wydają się nielogiczne”. Ojciec Frebcedo jest przekonany, że na Karaibach i nie tylko tam, przez przypadek lub celowo UFO spowodowało śmierć tysięcy ludzi („oni są energią, podobnie jak elektryczność. Czy ktoś może orzec, czy elektryczność jest dobra czy zła?”)

Jego zdaniem pojawiają się najczęściej w rejonach, które najlepiej zna i najdokładniej przestudiował jak na przykład Puerto Rico. Wyłaniają się ze znanych stref aberracji magnetycznych, lecą wzdłuż linii wysokiego napięcia, unoszą się nad elektrowniami. O ile przekraczają granice wymiarów, to wykorzystują te urządzenia, aby wniknąć w nasze kontinuum czasoprzestrzenne. Według niego zbliżamy się do nawiązania kontaktu z „innymi mieszkańcami kondominium”. Tym razem nie będzie on, jak dotąd, sporadyczny lecz absolutnie jawny i prawdopodobnie bezkonfliktowy. „Ludzkość dociera do zakrętu na drodze historii a gdy wchodzi się w niego z dużą prędkością, piszcza opony”.

Dr Manson Valentine również uważa, że niektóre UFO obserwowane w Trójkącie wydają się pochodzić raczej z innego wymiaru niż z kosmosu. Głośny huk, jaki często towarzyszy ich pojawie-

niu może stanowić jeden z efektów, jakie występują przy przejściu do odmiennej czasoprzestrzeni. (Ojciec Freixedo określił go jako „hałas z innych piętrowi budowli”.) Valentine zwraca uwagę na liczne relacje, w których jest mowa o tym, że zanim obiekty wyłonią się z nicości, mogą zostać wcześniej wykryte radarem. Wynika z tego, że zapewne z powodu naszego ograniczonego spektrum widzenia lub dodatkowych jeszcze względów, nie możemy ich zobaczyć chociaż istnieją. W ten sam sposób, przez jakiś czas bywają widoczne dla ludzi i radarów a potem błyskawicznie stają się niewidzialne dla oka i znikają z ekranów.

Valentine twierdzi, że „jest to dowód na to iż silne pola magnetyczne są zdolne stworzyć warunki umożliwiające przejście do innego wymiaru” a UFO posługują się nimi nawet zwiększają ich moc. Kiedy znikają ludzie, statki lub samoloty, w pobliżu często widuje się świecące chmury. Jego zdaniem może to być rezultat „materializacji” dużego UFO. Efektem towarzyszącym jest wytworzenie pola magnetycznego o takiej sile, że może ono być przyczyną wielu odnotowanych zaginięć.

Doktor Valentine zgadza się z ojcem Freixedo i innymi badaczami, iż nie sposób wykluczyć możliwości, że aberracje magnetyczne są „strefą materializacji”, punktem „oknem”, przez które UFO przedostaje się do naszego wymiaru. Trzeba wspomnieć, że zakłócenia magnetyczne i sejsmiczne występują w Puerto Rico, w Rowie Puerto Rico bezpośrednio na północ od wyspy, w Ton-gue of the Ocean (rowie lub kraterze w dnie morskim, który opada stromo bezpośrednio z płyczn na ponad 1500 m pomiędzy Andros i łańcuchem Exuma na Hawajach), w tzw. „bezdennej dziurze” w pobliżu St. Augustine (nie znamy dotąd jej głębokości) i w innym rejonie morza na wschód od Bahamów, gdzie lustro wody spada w niekę na około 80 m, a potem znów się podnosi. W czasie zaplanowanych na przyszłość badań możemy odkryć jeszcze inne obszary, na których pojawiają się anomalie magnetyczne i nie obowiązują znane prawa ciężenia.

Jeżeli przyjmiemy, że w rejonach występowania szczególnych pól magnetycznych czy zakłóceń sejsmicznych względnie kombinacji obu, ludzie znikają dzięki interwencji nieznanymi istot to historia zaginięcia w czasie I wojny światowej całego angielskiego pułku natychmiast wzbudzi nasze zainteresowanie. Biorąc pod



uwagę liczbę zaginionych, można porównać ten incydent o zniknięciu bez śladu załóg i pasażerów jednostek „Cyclops”, „Atalanta”, „Mary Sulphur Queen” i innymi znanymi wypadkami w Trójkącie Bermudzkim. Jego prawdziwość potwierdziło wielu naocznych świadków.

Choć miał on miejsce daleko od Trójkąta, w czasie tragicznej kampanii Gallipoli, 28 sierpnia 1915 roku w Turcji, to i tutaj donoszono o chmurze (względnie oparach mgły), która otoczyła regiment. Poza tym zdarzyło się to na tej samej szerokości geograficznej, blisko uskoku tektonicznego i strefy aktywności sejsmicznej. Mimo ogólnego rozgardiaszu i niepewności, jakie panowały w czasie sporządzania raportu o wypadku, który miał miejsce, jakby nie było, w czasie działań wojennych, na polu bitwy, to jednak relacja świadków o niewyjaśnionym zaginięciu regimentu First Fourth Norfolk w pobliżu Wzgórza 60 Sulva Bay jest precyzyjna i absolutnie zagadkowa. Choć zgłoszono zaginięcie całego regimentu, to jednak świadkowie z Korpusu Armii Australijskiej i Nowozelandzkiej (ANZAC) i z tureckich sił zbrojnych uważają, że wysunięty na pierwszą linię walk pułk brytyjski nigdy nie walczył z Turkami. Zgodnie z wypowiedzią obserwatorów z Trzeciego Oddziału Kompanii Polowej nr 1 Nowozelandzkiego Korpusu Ekspedycyjnego, żołnierze First Fourth Norfolk weszli w pobliżu Wzgórza 60 Sulva Bay w niezwykłą, nisko wiszącą chmurę i nigdy się nie pojawili. Rankiem 28 sierpnia 1915 roku pogoda była piękna.

W wyjaśnieniu podpisanym wspólnie przez saperów F. Reicharda (4/165), R. Newnesa (13/416) i J. L. Newmana (jego numeru nie podano) znajdziemy następujący opis wypadków: „...Dzień rozpoczął się pogodnie, bez żadnej chmury w zasięgu wzroku... poza sześcioma albo ośmioma chmurami w kształcie bochenków chleba, które wisiały nad Wzgórzem 60. Mimo południowego wiatru o prędkości 6 - 7,5 kilometrów na godzinę chmury nie zmieniły ani swego położenia, ani kształtu, ani wielkości i nie przesunęły się z wiatrem. Wisiały pod kątem mniej więcej 60° patrząc od strony naszego punktu obserwacyjnego usytuowanego jakieś 16 metrów wyżej. Bezpośrednio pod grupą tych chmur znajdowała się wisząca aż do ziemi, równie nieruchoma i podobnie ukształtowana chmura o długości około 270 metrów, szerokości 70 metrów i takiej samej

wysokości. Była kompletnie nieprzezroczysta, sprawiała wrażenie stałej struktury a jej odległość od strefy walk wynosiła 280 - 360 metrów. Zalegała nad obszarem obsadzonym przez Anglików. Wszystko to widziało dwudziestu dwóch ludzi z Oddziału Trzeciego Kompanii Polowej nr 1 Nowozelandzkiego Korpusu Ekspedycyjnego (NZE), którzy siedzieli w naszych okopach w fortyfikacjach Rhododendron, w przybliżeniu 2500 metrów na południowy-zachód od dziwnej chmury. Nasz punkt obserwacyjny przewyższa o ok. 100 metrów Wzgórze 60. Jak się potem okazało, tajemnicza chmura wisiała nad wyschniętym korytem rzeki albo zatopionej drogi (Kaiajik Dere) i mogliśmy wyraźnie widzieć boki i końce chmury spoczywającej na ziemi. Była jasnoszara tak samo jak pozostałe.

Potem zobaczyliśmy, jak brytyjski, kilkusetosobowy regfment, First Fourth Norfolk, maszeruje tą zatopioną drogą - lub korytem rzeki - w stronę Wzgórza 60. Miał chyba dołączyć do oddziałów walczących na nim. Gdy dotarli do chmury, weszli w nią bez wahania, ale nikt z niej nie wyszedł, by dojść do Wzgórza 60 i walczyć. Gdy jakąś godzinę później zniknął w chmurze ostatni żołnierz ostatniego szeregu regimentu, uniosła się dyskretnie z ziemi i powoli popłynęła do góry jak każda normalna chmura czy mgła, aż dotarła do pozostałych, podobnych chmur, które opisano na początku. Ta grupa chmur przez cały czas nie ruszyła się z miejsca. Jednak gdy ta „ziemna chmura" znalazła się na tej samej wysokości, przesunęły się wszystkie na północ w stronę Tracji (Bułgaria). Po mniej więcej 45 minutach zniknęły nam z oczu.

Pułk został zarejestrowany jako >>zaginiony<< lub >>wybity<< i pierwszą rzeczą, jakiej Anglia zażądała od Turcji po kapitulacji w 1918 roku było uwolnienie pułku. Turcja odpowiedziała, że pułk nigdy nie został wzięty do niewoli przez żołnierzy tureckich, ani też z nimi nie walczył. Nie wiadomo nawet o jego istnieniu. Liczebność brytyjskiego pułku wynosiła w latach 1914-1918 od 800 do 4000 ludzi. My, którzy widzieliśmy ten incydent na własne oczy, rękymy za to, że Turcy nigdy nie wzięli go do niewoli ani też nie walczyli z nim..."

Choć zniknięcie wielu oddziałów z pola bitwy da się może często wytłumaczyć czystą wolą przeżycia tzn dezercją, to jednak warto zauważyć, że żaden z żołnierzy nigdy później się nie pojawił. Jeśli żołnierze First Fourth Norfolk zostali rzeczywiście przeniesie-



ni w inny wymiar, można tylko mieć nadzieję, że ich nowa czasoprzestrzeń była - lub jest - mniej niebezpieczna dla życia od tej, którą opuścili i w której, o czym świadczą straty w kampanii Galli-poli, ich przeznaczeniem były albo ciężkie obrażenia albo śmierć. Tak więc może nieznana alternatywa wcale nie była przez nich niechętnie widziana. Jeśli w incydencie tym chodziło o uprowadzenie ludzi lub sprzętu woskowego, to jest jasne, że łatwiej tego dokonać po cichu i nie zauważenie w okresie wojny niż w czasie pokoju. Pojedyncze samoloty i całe eskadry, które zaginęły bez śladu w Trójkącie Bermudzkim w okresie II wojny światowej nie wzbudziły takiego zainteresowania opinii publicznej jak przypadki, które wydarzyły się później, po zakończeniu działań wojennych.

W czasie ostatnich wojen a szczególnie tych, w których dużą rolę odegrały samoloty, aktywność UFO wyraźnie wzrosła. W czasie II wojny światowej widziano latające światła towarzyszące często eskadrom bombowców. Obie strony konfliktu brały je za nowe maszyny czy też wynalazki sił powietrznych przeciwnika. Światła te obserwowano zarówno na polach bitew Europy, jak i na Pacyfiku a później w Korei i Wietnamie. Biorąc pod uwagę zainteresowanie UFO naszymi badaniami dotyczącymi kosmosu, nie można tak całkiem wykluczyć teorii, według której UFO ma powód do zmartwienia widząc nasz stały postęp w dziedzinie rozwoju broni masowego rażenia. Choć tylko dwie z dziewięciuset eksplozji atomowych miały miejsce w czasie wojny, to jednak próby jądrowe, które przeprowadzono w powietrzu, morzu i pod ziemią, mogły mieć dalekosiężne skutki. Jeśli obserwują nas inne istoty inteligentne, to nasze intensywne badania nad energią atomową mogą być dla nich zrozumiałym powodem do niepokoju. Jak wiadomo, po wybuchu pierwszej bomby atomowej zaobserwowano zwiększenie aktywności UFO. Trwa ono do tej pory.

## CORAZ BLIŻEJ

UFO pojawia się coraz częściej i coraz większej liczbie osób dane jest oglądać tajemnicze obiekty. W naszych czasach poglądy na ich pochodzenie i cele uległy subtelnej zmianie.

Zawdzięczamy ją chyba przede wszystkim znanemu psychiatrze Carlowi Gustawowi Jungowi, który przypuszcza, że UFO, chociaż rzeczywiste, są po części zjawiskiem psychicznym. Jego teoria zakłada, że nie są one pojazdami z kosmosu, lecz pochodzą z Ziemi lub sąsiedniego wymiaru. W jakiś sposób są również związane z właściwościami psychiki tych, którzy je dostrzegają. Innymi słowy, kształt UFO i to jak je widzimy zależy od zbiorowej świadomości widzów a ta z kolei może ulegać zmianom.

John Keel, znany pisarz, poszukiwacz i badacz UFO oraz dr J. Allen Hynek, którego można określić mianem ojca poszukiwań niezidentyfikowanych obiektów latających, nie wierzą już w prawdziwość prostego wyjaśnienia, że UFO to statki kosmiczne z naszej lub innej galaktyki. Według nowych hipotez, miejsce skąd pochodzą może znajdować się znacznie bliżej, niewykluczone, że na tej planecie, za to w innym wymiarze. Widzialne stają się z chwilą przejścia w nasze kontinuum, w zakres dostępnego nam widma i słyszalnych przez człowieka dźwięków.

Valee opierając się na swojej doskonałej znajomości francuskich i celtyckich legend sugeruje, że wróżki, elfy, gnomy i inne magiczne istoty nie muszą wcale być tylko fikcją lecz uczestnikami wydarzeń, które naprawdę rozgrywały się na przestrzeni wieków, ówcześni świadkowie opisali błędnie to, co uważali za prawdę. Tak jak ojciec Freixedo wyjaśnił wiele zapisanych w historii religii przypadków aktywności szatana, tak Valee wskazuje, iż wróżki, cho-

chliki i im podobne istoty zyskały złą sławę z powodu dokuczliwych psot i ciągłego oszukiwania człowieka a także dlatego, że nigdy nie były tam, czym się wydawały. Podobnie rzecz ma się z UFO. Ludzie coraz częściej uważają, że ich zachowanie jest w oczywisty sposób bezcelowe, dokuczliwe, wprawiające w zakłopotanie i pozbawione logiki.

John Keel komentując opisy działań UFO przedstawił dość niepokojącą teorię: istoty te lub stworzone przez nie roboty wymykają się ludzkim zmysłom i dlatego nie mogą być oceniane podług naszych zwykłych kryteriów normalności. Jeżeli sterują nimi członkowie jakiejś cywilizacji, to może jednak dziwić dlaczego postępują tak niekonsekwentnie: pojawiają się znikąd, w mgnieniu oka znikają, najwyraźniej przypadkowo kontaktują się z poszczególnymi ludźmi albo niewielkimi grupami, czasami ich porywają, czasami uwalniają. Zdarza się to nie tylko w Trójkącie Bermudzkim lecz także w innych podobnych do niego miejscach.

Dr Hynek przedstawia pomysłowe i raczej logiczne wyjaśnienie przyczyny dla której w rejonie swoich działań, UFO wydają się tak niechętnie do nawiązania bezpośredniego kontaktu z przedstawicielami rządu lub wojska. (Trzeba wspomnieć, że chociaż kilkakrotne „wymiany ognia” pomiędzy UFO a radzieckimi i amerykańskimi samolotami - wszystkie fatalne w skutkach dla Ziemi, oraz między UFO i amerykańskim okrętem na Południowym Atlantyku -my wygraliśmy - są z pewnością formą spotkania III stopnia, to na pewno nie jest to kontakt dyplomatyczny.) Według Hynka UFO zbliżają się do nas rozważnie i od bardzo dawna. Przypuśćmy, argumentuje, że to my odnajdujemy na obcej planecie cywilizację. Jeżeli ujawnimy się natychmiast, mieszkańcy mogą przeżyć szok kulturowy, z którego już się nie otrząsną. Mogą zareagować powszechną paniką lub totalną wojną. Jeżeli jednak na uświadomienie im naszej obecności poświęcimy dużo czasu pojawiając się i wycofując z ich świata a jednocześnie poznamy obyczaje i ciągłość tradycji kulturowej, to zamieszanie jakie wywoła zetknięcie się z naszą, czyli wyższą cywilizacją, będzie na pewno mniej traumatyczne.

Nie tak dawno eksterminacja pierwotnych mieszkańców obu Ameryk, Australii i wysp na morzach południowych świadczy o tym, że troska o uniknięcie szoku i łagodne spotkanie odmiennych kultur nie była w przeszłości typową cechą odkrywców no-

wych lądów. Trzeba mieć nadzieję, że odkrywcy z kosmosu nastawieni są bardziej altruistycznie niż ich ziemscy odpowiednicy. Nie ma co do tego pewności ale pokrzepiająca byłaby myśl, że umysły zdolne do stworzenia wielkiego postępu w nauce i technice muszą wyrastać ponad prymitywne idee podboju i zniszczenia.

Uderzające jest to, że brak nam konkretnej wiedzy o UFO. Oprócz znanych ze słyszenia przypadków kontaktu, nie wiemy, ani dlaczego tu są, ani jakie plany mają wobec mieszkańców Ziemi. Nie sposób również stwierdzić, czy pochodzą z jednego czy też wielu miejsc: z galaktyki, z wnętrza planety, a może z jeszcze bardziej niezwykłego źródła, które wykracza prawie poza nasze zdolności pojmowania.

Ta ostatnia możliwość, oparta częściowo na uporczywym, efemerycznym i pozornie bezcelowym pojawianiu się UFO zakła-



*Ziemia widziana z pokładu Apolla 12. Powyżej środka widać Kalifornię i obrzeże Meksyku. Nawet z tej wysokości widoczne są płycizny Zatoki Meksykańskiej (fot. NASA).*

da, że nie pochodzą one z kosmosu, grot wewnątrz Ziemi czy z głębin mórz, lecz z innego czasu. Być może są pilotowane przez naszych potomków albo dalekich przodków, których cywilizacje odmienne ale niekoniecznie gorsze od naszej, kwitły w wielkich

skupiskach dziś pochłoniętych przez ocean. W takim przypadku, przybywając spoza czasu byłiby dla nas niewidzialni niezależnie od tego, jak potężnymi dysponujemy teleskopami. Z drugiej strony, jeśli przekraczają granice wymiarów i pochodzą z innego świata, będą także niewidzialni, niesłyszalni i niewykrywalni przynajmniej do chwili, kiedy nagle pojawią się w naszym spektrum widzenia.

Trafne pytanie, które często zadają ludzie zaintrygowani stałym i coraz częstszym pojawianiem się UFO, dotyczy ich celów i zamiarów wobec dominującego na naszej planecie gatunku - czyli wobec nas samych. Jeżeli istoty te dysponują tak ogromną potęgą, dlaczego nie wylądują w jednej z naszych metropolii, nie powiedzą: „zaprowadźcie nas do waszego przywódcy” i nie ujawnią swoich intencji. Przez setki, a nawet tysiące lat widywano na niebie mnóstwo latających obiektów. Przetrwały w legendach, później opisano je w literaturze, w końcu dziś stały się znajomym elementem komunikatów ze statków i samolotów, częścią tysięcy protokołów policyjnych i artykułów prasowych na całym świecie.

Istnieje wiele spisanych relacji opisujących kontakty pomiędzy załogami UFO a ziemianami, którzy często zostają przez nich na krótko porwani. Ani razu nie zdarzyło się jednak, aby istoty te otwarcie i bezpośrednio spotkały się z przedstawicielami miejscowych władz lub z jakimkolwiek znanym ufologiem, chociaż większość z nich z pewnością ciepło powitałaby taki gest. Przeciwnie, liczne spotkania i rozmowy, które rzekomo miały miejsce, przytrafiały się samotnym kierowcom samochodów, ranczerom, pasterzom lub ludziom spacerującym nocą po wyludnionych obszarach. Ci, którzy twierdzą, że zostali porwani, przesłuchiwani, a następnie wypuszczeni przez UFO, często sądzą, że cele przybyszów są ściśle określone. W większości przypadków obcy wyrażają (miejscowym językiem lub telepatycznie) zamiar nawiązania w bliskiej przyszłości otwartego kontaktu, chcąc wskazać sposoby rozwiązania naszych problemów i podarować panaceum na wszelkie choroby.

Interesującym przyczynkiem do opisanych powyżej aspektów wizyt UFO jest incydent, który miał miejsce w Argentynie. Zdarzyło się to w pobliżu jednego z dwudziestu rejonów przepowiedzianych przez Ivana Sandersona (pisarza, założyciela Stowarzyszenia dla Wyjaśnienia Niewytłumaczalnego). Są to miejsca, gdzie

według niego mogą nastąpić spotkania z przedstawicielami innych światów. Konkretnie chodzi w tym przypadku o „Południowy Trójkąt Atlantycki” u wybrzeży południowej Brazylii, Urugwaju i północnej Argentyny.

Ventura Maceiras, siedemdziesięcioletni rolnik przeżył spotkanie z UFO i doświadczył jego niezwykłych rezultatów. Zgodnie z jego relacją, 30 grudnia 1972 roku o 10.30 siedział w swojej chacie i słuchał tranzystorowego radia, które nagle zamilkło. Słyszając na zewnątrz buczenie, wyszedł z chaty i zobaczył promieniujące czerwonomarańczowym światłem, szerokie na 23 -30 metrów UFO. Unosiło się ono nad wierzchołkami eukaliptusów tak nisko (około 10 metrów), że przez dwa duże iluminatory lub okna mógł dostrzec humanoidalną załogę a nawet część wyposażenia statku. Z obiektu wytrysnął promień i oświetlił statek. Potem UFO zmieniło kolor i zniknęło pozostawiając po sobie silny zapach siarki. Tak, jak w wielu innych przypadkach, czubki drzew nad którymi się unosiło były spalone. Bardziej niezwykły był jednak efekt, jaki ta wizyta wywarła na farmerze. Maceiras twierdzi, że kiedy obserwował obiekt, czuł pieczenie całego ciała a potem męczyły go częste zawroty i bóle głowy. Po kilku dniach stracił dużą część włosów, dostał wysypki na skórze i zaczął mieć trudności z mówieniem. Kiedy objawy te ustąpiły, ku zdziwieniu jego i lekarzy, do których go zabrano, okazało się, że organizm farmera uległ przeciwnym zmianom. Wyrosły mu nowe włosy (zamiast siwych -czarne) i nowe zęby. Wyglądał młodziej i miał szybsze reakcje. Trudności w mówieniu ustąpiły i chociaż nadal był analfabetą, z niezwykłą biegłością zaczął dyskutować o socjologii, filozofii i swoim rozumieniu wszechświata.

Opisany przypadek odmłodzenia i „błyskawicznej edukacji” jest rzadko spotykany. Ralph Blum, który przeprowadzał studia nad Amerykanami, którzy zetknęli się z UFO twierdzi jednak, że zawiązała się pomiędzy nimi więź psychiczna a ich horyzont duchowy znacznie się poszerzył. Biorąc to pod uwagę, niektórzy autorzy uważają, że za cudowne uzdrowienia po spotkaniu z UFO odpowiedzialne są te same siły, które powodują niezrozumiałe dla medycyny wyleczenia osób psychicznie na nie przygotowanych. (Cudowne ozdrowienia zdarzały się w różnych miejscach na świecie i z pewnością nie są domeną jednej, konkretnej religii).

Keel, Frebcedo, Valee i inni badacze sądzą, że od tysięcy lat istoty lub osoby z UFO były sprawcami licznych sławnych cudów a rodzaj ludzki postrzegał ich realnie lub symbolicznie w postaci diabłów, bogów, bogiń, duchów i czarownic. Przybysze z kosmosu lub innego wymiaru nie chcieli abyśmy wiedzieli jak wyglądają naprawdę, życzyli sobie za to, żebyśmy dostrzegali to, co chcieliśmy zobaczyć. W ten sam sposób w epoce lotów kosmicznych, nasza wyobraźnia jest skłonna postrzegać pasażerów UFO jako astronautów. Jednocześnie jednak w niektórych częściach świata obcy przybierają odmienną postać. Przypomina to grę, w której nie jesteśmy rzecz jasna rozgrywanymi, ale pionkami.

Typowym dla UFO przykładem bogatych w tricki eksperymentów jest incydent, który wydarzył się 5 stycznia 1975 r. w Bahia Blanca w Argentynie. Jego bohaterem był robotnik drogowy Carlos Diaz. Wczesnie rano, przed czwartą, Diaz kupił gazetę i wracał z przystanku autobusowego do domu. Nagle z nieba padło na niego silne światło, a on sam został uniesiony w górę. Stracił przytomność, a kiedy się ocknął, stwierdził, iż jest wewnątrz kuli, która najwyraźniej porusza się szybko w powietrzu, podczas tej niezwykłej przejażdżki kilku „humanoidów bez twarzy” chwyciło go i próbowało obciąć mu włosy. Walcząc z nimi Diaz zemdlał ponownie, a kiedy odzyskał przytomność stał na polu w pobliżu Buenos Aires, około 300 km od swojego autobusowego przystanku. Pojechał autostopem do szpitala i tam opowiedział, co mu się przydarzyło. Nie dawano mu wiary do chwili, gdy pokazał gazetę z Bahia Blanca, która nie mogła jeszcze dotrzeć do Buenos Aires. Przez kilka dni kilkudziesięciu lekarzy poddawało go badaniom kontrolnym. Nie wskazały one żadnego uszczerbku na zdrowiu, potwierdziły jednak utratę kilku kosmyków włosów z głowy i brody Diaza. Podobnie jak Maceiras, tak i on twierdzi, że jest teraz sprawniejszy umysłowo. Ponieważ jest młodym mężczyzną, nie odnotowano nagłego cofnięcia procesów starzenia.

Opisany przypadek porwania (lub halucynacji) przez istoty pozaziemskie jest jednym z wielu, które zdarzają się na całym świecie. W czasie trwania postępowania wyjaśniającego, większość z nich trzymana jest w tajemnicy. Nie wiadomo, czy cenzurą powodują względy inne niż tylko militarne. Bywa i tak, że ludzie i zwierzęta rzekomo są porywani, a następnie uwalniani. Zanotowano, że

UFO uniosło samochód wraz z jego kierowcą, przetransportowało go i porzuciło kilkaset kilometrów od Mexico City, gdzie miało miejsce porwanie.

Dopóki nie wiemy, czy istoty z kosmosu naprawdę istnieją i dopóki nie ustalimy, czy to co widzimy nie jest tylko wizją lub projekcją, nie będziemy też w stanie dowiedzieć się ani czego szukają, ani dlaczego tu są.

Wiele osób obserwowało intrygujący incydent, który miał miejsce 15 stycznia 1975 r. na przeciwko Stonehenge Apartments od strony Hudson City, po drugiej stronie rzeki. Wstrząśnięci goście hotelowi i ludzie przed budynkiem zobaczyli kuliste UFO, które wylądowało w parku. Właz otworzył się i jak podano w relacjach, małe humanoidalne sylwetki zeszły w dół po drabince. Wydawało się, że kopią ziemię. Używali do tego przedmiotów przypominających łopatę. Napelnili kilka pojemników i wrócili do pojazdu, który błyskając światłami, a może ogniem, wzniósł się i zniknął. Przypominało to bardzo start naszych astronautów z Księżycą, kiedy skończyli pobieranie próbek skał i wrócili do ładownika. Przypadek ten był podawany przez niektórych badaczy UFO za przykład „kamouflażu”. Głównie dlatego, że myśląc racjonalnie oczekujemy widoku obcych, którzy powtarzają czynności astronautów na Księżycu, a przecież międzygwiazdni wędrowcy muszą być tak zaawansowani technicznie, że nie potrzebują używać łopat (w tym miejscu jednak można wysunąć argument, że mimo naszego postępu technicznego łopata pozostaje nadal całkowicie wystarczającym narzędziem do pobierania próbek gruntu i przełożenia ich do pojemnika).

Zupełnie jak gdyby powyższa manifestacja nie wystarczała lokatorom Stonehenge Apartments, w styczniu i lutym następnego 1976 roku prerażeni przechodnie i mieszkańcy Stonehenge donieśli o trzech kolejnych wizytach obcych. Najwidoczniej szukali czegoś lub kogoś w tym właśnie miejscu.

Z całego świata nadal nadchodzą relacje o tym, że działalność UFO i ich załóg obejmuje całą naszą planetę. Na Florydzie widziano, jak ze źródeł i jezior pobierali świeżą wodę - kolejne logiczne z naszego punktu widzenia czynności. UFO obwinia się też o „wielkie zaciemnienie” na atlantyckim wybrzeżu USA w 1965 r. Ponieważ światła elektryczne zgasły, jarzące się obiekty widziano nad leżącymi w pobliżu morza miastami w Massachusetts, Rhode



Island, Nowym Jorku i New Jersey. W Syracuse dostrzeżono ogromną świecą czerwoną kulę. Widział ją między innymi komisarz Federal Aviation Agency. Na Karaibach i obszarach hodowli bydła w USA widywano UFO w sąsiedztwie martwych zwierząt, które w nocy zostały poćwiartowane i pozbawione krwi. Tym razem z jednej strony przypisuje się obcym możliwą do zrozumienia, charakterystyczną dla wampirów żądzę krwi, z drugiej znów uważa się, że mogą jej potrzebować do badań naukowych. Inną niecodzienną działalnością, którą ma parać się UFO jest wychów i rozprowadzenie po Ziemi niezwykłych zwierząt. Zwierzęta te lub może raczej stworzenia dostrzegano niedługo po tym, jak w okolicy pojawił się niezidentyfikowany obiekt latający. W tego rodzaju doniesieniach znajdziemy opisy archaicznych form życia morskiego i nieznanymi gatunków odkrytych w wodach Trójkąta Bermudzkiego. Podobne do „Wielkiej Stopy” antropoidalne istoty widziano w pokrytych lasami częściach amerykańskiego wybrzeża Pacyfiku, Florydy a nawet New Jersey i Pensylwanii. Olbrzymie, przypominające pumę koty żyją podobno w Anglii. Oprócz nich, na całym świecie pojawiają się inne potwory; z logicznego punktu widzenia żaden z nich nie ma prawa istnieć.

Zabijanie zwierząt hodowlanych i usuwanie z nich krwi może być dziełem jakiejś sekty lub dziwaków, którzy są zainteresowani w utrzymaniu tego co robią w tajemnicy. Zwłoki wyglądają, jakby poddano je sekcji: często usuwa się z nich wnętrzności, oczy, języki, pyski lub genitalia.

Pojawianie się nowych lub obcych gatunków pasuje do hipotezy, że pochodzą one z innej planety albo z innego wymiaru. Nie możemy jednak brać jej poważnie, dopóki stworzenia te nie zostaną ponad wszelką wątpliwość zidentyfikowane. Te i podobne okoliczności wskazują wyraźnie, że opinia publiczna jest skłonna podejrzewać UFO o związek ze wszystkimi niezwykłymi zdarzeniami, których nie da się łatwo wytłumaczyć. Część społeczeństwa jest również gotowa przyjąć pogląd, że UFO i istoty, które nimi kierują nie są po prostu misją rozpoznawczą, lecz lądują na Ziemi z wielu innych powodów - możemy się ich domyślać ale większości nie potrafimy pojąć.

Innym elementem teorii głoszącej, że obcy żyją wśród nas jest dobrze znany wszystkim badaczom UFO motyw „ludzi w czerni”.

Opisali go szczegółowo (żeby wymienić zaledwie kilku) tacy teoretycy i badacze jak John Keel, Albert Bender, Gray Barker i Brad Steiger. „Ludzi w czerni” można poczytywać za rodzaj pozaziemskiego systemu ostrzegawczego, który jest skierowany przeciwko tym ziemianom, którzy zetknęli się z UFO. Wiele osób, które widziały lub kontaktowały się z załogami tajemniczych obiektów twierdzi, że wkrótce potem odwiedził ich jeden albo trzech mężczyzn o ciemnej karnacji. Ubrani byli na czarno i używali dużych czarnych samochodów (Cadillaków?). W trakcie takiej wizyty ludzie mieli być ostrzegani, by nigdy więcej nie opowiadali o tym, co dostrzegli. Zdarzało się, że ostrzegano ich przez telefon, czasami wielokrotnie. Były przypadki, kiedy przestrogi udzielono zanim powiedzieli komukolwiek o swoich przeżyciach.

Jeżeli „ludzie w czerni” nie są obcymi, którzy próbują utrzymać swoje odwiedziny w tajemnicy, to być może mają ziemską proveniencję - są wysłannikami rządu albo jakiejś państwowej ewentualnie prywatnej agencji. Ich celem może być zminimalizowanie ilości informacji i społecznego zainteresowania, zabezpieczenie prowadzonego śledztwa lub ochrona tajnego eksperymentu. Możliwe, że dziwne telefony to dzieło jakiś dziwaków, którzy chcą wywołać dodatkowe zamieszanie, szczególnie w tych przypadkach, kiedy spotkanie z UFO opisała lokalna prasa. Aktywność „ludzi w czerni” nie ogranicza się do terytorium USA, ale według doniesień, którym udało się uniknąć ocenzurowania, stanowi zjawisko spotykane na całym świecie.

Niektóre z niezwykłych samobójstw lub oczywistych morderstw aktywnych badaczy UFO (dwa mają bezpośredni związek z Trójkątem Bermudzkim), skłaniają do zastanowienia. W 1971 roku dr James Mac Donald, zaangażowany w badania UFO astrofizyk, z niewyjaśnionych powodów zastrzelił się pod nocnym niebem Arizony. Dr Morris Jessup, wybitny astronom, pisarz i badacz UFO wiozł dla dr Mansona Valentine'a swój rękopis - efekt kilku lat pracy. Popęlił samobójstwo w samochodzie w jednym z parków Miami. Jego praca dotyczyła „Eksperymentu Filadelfijskiego” i wspominała o możliwości użycia silnego pola magnetycznego dla teleportacji lub uczynienia dowolnego obiektu niewidzialnym, zdaniem Jessupa wyjaśniałoby to wypadki w Trójkącie (dokładniej omówimy tę sprawę w następnym rozdziale). Chuck Wake-

ley był młodym pilotem, który omal nie stracił życia w błyszczącej chmurze. Zaczął studiować dogłębnie inne incydenty i okoliczności towarzyszące dziwnym zjawiskom. Pisał o nich, wygłaszał odczyty, występował w programach radiowych i telewizyjnych, gdzie dyskutowano o Trójkącie. W 1974 r. zastrzelono go w jego parterowym mieszkaniu w Miami. Zabójca strzelał przez szybę. Do dziś nie wykryto mordercy ani motywu zbrodni.

Są to jednak przypadki odosobnione. Samobójstwa naukowców mogą przecież dotyczyć UFO tylko o tyle, że kiedy zaczęli specjalizować się w „ufologii”, zostali odtrąceni przez środowisko a to z kolei wywołało ciężką depresję i odebranie sobie życia.

Nasi fizycy i naukowcy, którzy zajmują się badaniem kosmosu, stworzyli w ciągu ostatnich lat teorie ledwie zrozumiałe dla ludzkich umysłów. Między innymi mówią one o antymaterii, czyli o istniejących we wszechświecie cząstkach nacechowanych ujemnie, które w zetknięciu z cząstkami dodatnimi spowodowałyby niszczącą wszystko eksplozję. Wspominają też o „czarnych dziurach” - pozostałościach po wybuchu supernowych, które zapadły się w sobie i wytworzyły tak wielką koncentrację jąder atomów, że siła ich przyciągania pochłania planetę, gwiazdę a nawet światło. Zmniejsza je do tego stopnia, że odrobina takiej materii waży więcej niż Ziemia. Głosi się także pogląd, iż zakrzywienie przestrzeni może sprawić, że podróż do odległych gwiazd zajmie znacznie mniej czasu niż przypuszczano. Odnoszący się do rozchodzenia się fal dźwiękowych efekt Dopplera przeszczepiono na grunt teorii o wciąż rozszerzającym się wszechświecie. Biorąc to pod uwagę dziwić się można dlaczego uznani naukowcy wciąż unikają hipotez o istnieniu pozaziemskiej inteligencji. Stanie się to jednak bardziej zrozumiałe, gdy uświadomimy sobie, że przyjęcie takiego założenia musi implikować wniosek, że zarówno działalność, cel, jak i zakres aktywności UFO może być nadzorowany gdzieś spoza Ziemi.

Ludowy zapał i zdolność przewidywania wydarzeń często poprzedza naukową akceptację lub gotowość przyjęcia nowych idei. W pewnych kręgach badaczy pojawia się jednak chęć rozważenia bliskiej przyszłości w bardziej otwarty sposób. Wskazuje na to poniższy wyciąg z raportu Komisji ds. Badań Astronautycznych Akademii Nauk USA: „Z każdym rokiem, proporcjonalnie do naszych możliwości, wzrasta prawdopodobieństwo odkrycia życia w ko-

smosie. Coraz większa liczba naukowców nie uważa już kontaktu z innymi cywilizacjami za utopijne marzenia, lecz całkowicie naturalne zdarzenie w historii ludzkości, które może nastąpić jeszcze za życia wielu z nas. Obietnica jest zbyt wielka, by odwrócić się od tej możliwości, albo zbyt długo czekać na zdobycie dostatecznych środków na poszukiwanie innych istot obdarzonych inteligencją... Patrząc perspektywicznie może to być jeden z najważniejszych i najbardziej brzemiennych w skutki wkładów nauki w rozwój ludzkości i naszej cywilizacji".

Na poparcie tezy, że kontakt z innymi istotami inteligentnymi jest nieprawdopodobny lub niemożliwy często wysuwa się argument, że podróż do odległych systemów planetarnych, gdzie mogło rozwinąć się życie, byłaby znacznie dłuższa niż ludzkie życie. Poza tym, gdybyśmy lecieli z prędkością światła (wg Einsteina materia nie może jej przekroczyć), podróż międzygalaktyczna, chociaż możliwa, pociągałaby za sobą osobliwe zjawiska wynikające z relacji między szybkością a czasem. I tak, lot na Alfa Centauri zajął by trzy i pół roku czasu pokładowego. Po powrocie byłibyśmy siedem lat starsi ale na Ziemi upłynęłoby lat dwadzieścia.

Relatywność czasu i przestrzeni dobitniej ilustruje przykład podróży do najbliższej nam galaktyki - Andromedy. Lot trwałby 65 lat czasu pokładowego. Kiedy astronauta stanęliby znów na ojczystej planecie, stwierdziliby, że Ziemia postarzała się o dwa miliony lat. Wyliczenia te opierają się na założeniu, że zależność pomiędzy szybkością a odległością gwiazd, do których chcemy dotrzeć, jest rzeczywistością. Cóż będą jednak warte, jeżeli einsteinowska teoria o zakrzywieniu przestrzeni jest prawdziwa a każda linia prosta wyprowadzona w kosmos zamienia się w koło ? Co się stanie, jeżeli materia potrafi sama z siebie ulec dezintegracji a potem odtworzeniu? Chociaż te hipotezy wydają się nielogiczne, z całą pewnością nie wiemy jak bardzo jest zaawansowana wiedza obcych cywilizacji w kosmosie (zakładając oczywiście, że takie istnieją). Mogłoby to wyjaśnić nie tylko pojawianie i znikanie UFO nad wodami Trójkąta Bermudzkiego i gdzie indziej, lecz także zaginięcia i ponowne odnajdywanie naszych statków i samolotów w obszarach zwiększonej aktywności magnetycznej.

Z drugiej strony, jeśli nie mamy tu do czynienia z czynnikami pochodzącymi z przestrzeni kosmicznej, to nasze jednostki mogły

znaleźć się wewnątrz dziwnego pojazdu, który przeniósł je do innego wymiaru -jednego z wielu światów, które być może wypełniają nasz wszechświat i z rzadka tylko na siebie zachodzą. Zdarzać się to może albo wtedy, gdy warunki po temu są przypadkowo bardzo sprzyjające, albo wtedy, kiedy kontakt między poszczególnymi wymiarami zostaje nawiązany celowo.

W każdym przypadku, droga do innych światów wydaje się być bliższa niż sobie przedtem wyobrażaliśmy, o ile potrafimy ją znaleźć lub zechcemy jej użyć. Niewykluczone, że uczyniliśmy już pierwszy krok w tym kierunku nawet o tym nie wiedząc. Stało się to w 1943 roku i było prawdopodobnie efektem ubocznym eksperymentu, który miał zostać przeprowadzony przez Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych. Część prób dokonano na morzu w niewielkiej odległości na północ od Trójkąta Bermudzkiego.

## DROGI DO INNYCH ŚWIATÓW

W połowie października 1943 roku Marynarka Wojenna USA przeprowadziła podobno serię eksperymentów na morzu oraz w stoczni Marynarki Wojennej USA w Filadelfii oraz w Norfolk-Newport News w stanie Wirginia. Chociaż o „Eksperymentie Filadelfijskim” pisano w książkach oraz amerykańskiej i światowej prasie, to źródła informacji pozostały nieznane. Niektórzy świadkowie zmarli, inni, głównie pracownicy cywilni i wojskowi marynarki, którzy powinni coś wiedzieć o eksperymencie, nie chcą nic mówić. Przynajmniej jeden z badaczy popełnił samobójstwo. Nie znany jest nawet kryptonim, jakim opatrzone eksperyment. Gdyby udało się go ustalić, można by dotrzeć do dokumentów źródłowych (o ile oczywiście jeszcze istnieją lub nie są ściśle tajne). Niemniej jednak relacje o „Eksperymentie Filadelfijskim” zgodnie sugerują, że próba uczynienia „niewidzialnym” okrętu Marynarki Wojennej USA, jaką przeprowadzono w 1943 roku zakończyła się pełnym sukcesem, choć skutki dla załogi były tragiczne.

Jej związek z Trójkątem Bermudzkim polega na tym, że aby spowodować czasowe zniknięcie niszczyciela, użyto sztucznie wytworzonego pola magnetycznego. Doniosłość tego przedsięwzięcia dla działań wojennych na morzu polega oczywiście na doprowadzeniu do perfekcji sztuki maskowania i uczynienia okrętu wojennego niewidzialnym dla przeciwnika. Dla nauki miało to jeszcze głębsze znaczenie: ludzie i materia nieożywiona zostali czasowo przeniesieni do innego wymiaru.

Doktor Morris Jessup znany astronom i selenograf zaczął współpracować z Biurem Badawczym Marynarki już po przeprowadzeniu eksperymentu.

Jego przyjaciel i współpracownik, doktor Manson Valentine, na podstawie ich rozmów i korespondencji przedstawił w ogólnym zarysie jego najbardziej poruszające aspekty. „Według Jessupa celem [„Eksperymentu Filadelfijskiego”] było zbadanie efektu działania silnego pola magnetycznego na okręt i jego załogę. Do tego celu chciano zastosować generatory magnetyczne. Okręt stał w doku i za pomocą generatorów prądu stałego i zmiennego wytworzono wokół niego silne pole magnetyczne. Rezultaty były zdumiewające. Dla załogi natomiast następstwa były fatalne. Najpierw pojawiło się przymglone, zielone światło podobne do zielonkawej mgły, o której opowiadają ludzie ocaleli z katastrof w Trójkącie Bermudzkim. Wkrótce wypełniła ona cały okręt i jednostka wraz z załogą zaczęła rozpyływać się w powietrzu, widać było jedynie linię zanurzenia. W tym samym czasie niszczyciel pojawił się i zniknął w Norfolk w stanie Wirginia. Mogło to być rezultatem przebiegu doświadczenia i wiązać się z efektem przesunięcia w czasie.

Były członek załogi doniósł, że próba na morzu zakończyła się sukcesem. Otrzymano pole niewidoczności w kształcie obrotowej elipsoidy, które rozciągało się na sto metrów z każdej strony okrętu. Można było zobaczyć jedynie odcisk jednostki na wodzie, statek był niewidzialny. Gdy moc pola magnetycznego zwiększyła się, zaczęli znikać ludzie na pokładzie. Żeby sprowadzić ich z powrotem, używano techniki >>nakładania rąk<<... Całkowite odwrócenie procesu znikania było jednak trudne. Chodziły pogłoski, że marynarze trafili do szpitala, umierali albo popadali w obłąd. Wydawało się, że wzrosły ich zdolności psychiczne, ale wielu odczuwało efekty uboczne transmutacji w czasie eksperymentu. Znikali na jakiś czas i znów pojawiali, często w innym miejscu, w domu, na ulicy, w barach i restauracjach wzbudzając sensację wśród gości. Dwa razy, kiedy wynoszono go na ląd, kompas okrętu stanął w ogniu, co miało to tragiczne skutki dla niosących”.

Fakt, że doktor Jessup dowiedział się o eksperymencie i zajął się nim, można określić mianem szczęśliwego przypadku albo przeznaczenia. Doktor Jessup, który poza pracą w dziedzinie astronomii poświęcił się intensywnie badaniom UFO, opublikował jedną z pierwszych książek na ten temat *The Case for the UFOs* (Ci-tadel Press, Nowy Jork, 1955). W jakiś czas po wejściu tej publikacji na rynek, otrzymał wiele listów od czytelników. Pośród nich

znalazł się pisany ręcznie - po nim przyszedł jeszcze drugi - list podpisany nazwiskiem Carl M. Allen (nazwisko nadawcy brzmiało Carlos Miguel Allende). Zawierał on wskazówki dotyczące eksperymentu Marynarki Wojennej USA, który jakoby miał miejsce w porcie w Filadelfii i na morzu i niezwykle szczegółowy. Kiedy czyta się niektóre fragmenty pierwszego listu, łatwo zrozumieć, dlaczego Jessup jako naukowiec tak bardzo się nim zainteresował i poprosił o dalsze informacje.

Nadawca rozpoczął swój pierwszy list uwagami na temat Ein-steinowskiej teorii pola jednorodnego, a potem kontynuował: „Rezultatem była całkowita niewidzialność niszczyciela i jego załogi (październik 1943). Pole magnetyczne miało kształt obracającej się elipsoidy i rozciągało się 100 metrów (mniej lub więcej w zależności od aktualnej pozycji księżyca i długości geograficznej) z każdej strony okrętu. Wszystkie osoby, które znalazły się w tym polu widać było jako niewyraźne zarysy sylwetek. Ci, którzy znajdowali się na pokładzie sprawiali takie wrażenie, jakby chodzili lub stali w powietrzu. Osoby znajdujące się poza polem nie mogły w ogóle niczego dostrzec poza odciskiem kadłuba okrętu na wodzie. Musiały jednak być dostatecznie blisko okrętu, a jednocześnie poza strefą działania pola magnetycznego. Dlaczego opowiadam Panu o tym wszystkim? To całkiem proste: jeśli chce pan stracić zmysły, ujawni pan te informacje. Połowa oficerów i załogi tamtego okrętu momentalnie kompletnie zwariowała. Niektórzy trzymani są do dzisiaj w specjalnych ośrodkach, gdzie otrzymują specjalną pomoc naukową, jeśli czują, że >>unoszą się w powietrzu<<, jak to nazywają lub >>wiszą w powietrzu i tkwią w nim<<. »Unoszenie się<<, jeden ze skutków ubocznych występujący u tych członków załogi, którzy zbyt długo przebywali w polu magnetycznym nie jest niemiłym przeżyciem dla marynarzy o zdrowym poczuciu ciekawości. >>Tkwienie bez ruchu<< nazywają jednak >>piekłem KG<<. Człowiek, który znalazł się w tym stanie nie może poruszać się z własnej woli. Jeśli w takiej chwili nie podbiegnie do niego jeden lub dwóch kolegów znajdujących się z nim w polu i nie dotknie go, to wtedy >>zamarza<<.

Kiedy jakiś człowiek >>zamarza<<, oznacza się pieczołowicie jego pozycję i wyłącza pole magnetyczne. Wszyscy poza »zamrożo-nym« mogą się znów poruszać i cieszyć swoim pozornie material-



nym, starym ciałem. Potem członek załogi o najkrótszym stażu musi iść w to miejsce, gdzie jest >>zamrożony<< i odszukać jego twarz lub fragment skóry nie osłonięty mundurem. >>Rozmrożenie<< trwa czasem tylko godzinę, czasem cały dzień i całą noc, a czasem nawet sześć miesięcy.

„Zamrożeni<< nie mają takiego poczucia czasu jak my. Przypominają ludzi w stanie zamroczenia umysłu, którzy wprawdzie żyją, oddychają, słyszą, widzą i czują, ale mimo to nie spostrzegają tak wielu rzeczy! To tak, jak gdyby wegetowali w czymś w rodzaju podziemnego świata. Człowiek >>normalnie<< zamrożony jest świadom upływu czasu, chwilami aż do bólu. Ludzie ci nie czują go jednak tak jak Pan czy ja. Na przywrócenie do dawnego stanu pierwszych >>zamrożonych<< potrzebowano, jak mówiłem, sześciu miesięcy. Poza tym niezbędne urządzenia elektroniczne i specjalne miejsce do cumowania okrętu kosztowały ponad pięć milionów dolarów. Jeśli byłby Pan w pobliżu lub w porcie Marynarki Wojennej w Filadelfii i ujrzął grupę marynarzy, którzy trzymaliby ręce na ciele swojego kolegi lub wprost >>w powietrzu<<, to niech Pan spojrzy na palce tego biednego człowieka. Jeśli będą drżały jakby w gorącym, rozrzedzonym powietrzu, niech Pan szybko do niego podejździe i położy na nim swoje dłonie, bo jest on pogrążony w głębokiej rozpaczy. Żaden z tych ludzi nie chciałby znów być niewidzialny. Myślę, że nie muszę rozwodzić się dłużej nad tym, dlaczego ludzie nie dojrzeli jeszcze do pracy z polami siłowymi.

Na opisanie skutków ubocznych eksperymentu występujących czasem nawet po dziesiątkach lat osoby te używają takich określeń jak: >>zawisnąć w skoku<< albo >>w warzywach<< czy też >>tkwić w syropie<< i »krążyć<<. >>Zawisnąć w biegu<< opisuje stan >>tkwienia w syropie<< i dotyczy wrażeń osoby, która jest albo >>głęboko zamrożona<< albo tylko >>zamrożona<<. >>Zawisnąć w sko-ku<< to przelotne uczucie człowieka, który właśnie ma >>unieść się<<, tzn. stać się niewidzialnym albo »utkwić« w stanie >>głębokiego zamrożenia<< lub >>zamrożenia<<.

Do tej pory pozostało niewielu członków załogi biorących udział w eksperymencie... Większość oszalała, jeden po prostu zniknął przez ścianę swojej kwatery na oczach żony i dziecka a dwaj inni (nigdy ich ponownie nie ujrzano) >>spłonęli<< tzn. >>za-marzli<< i zapalili się, gdy nieśli kompas. Ten, który go trzymał,

zapalił się, drugi pospieszył w jego stronę, bo był najbliżej, żeby >>położyć na nim ręce<<, ale też się zapalił... Wiara w skuteczność >>nakładania rąk<< skończyła się wraz z tym incydem i ludzie zaczęli grupowo wariować... Eksperyment jako taki był pełnym sukcesem. Ale jego skutki dla załogi były zgubne..."

Doniosłość tego listu polegała na tym, że autor wskazywał, jak można sprawdzić te informacje i dotrzeć do innych świadków. Zainteresowanie Jessupa rosło. Odpisał z prośbą o dalsze dowody potwierdzające zarzuty Allende. Po kilku miesiącach „Allen” napisał ponownie. Tym razem proponował, że weźmie pentothal sodu i podda się hipnozie, żeby przypomnieć sobie nazwiska i fakty, które jako naoczny świadek uważał za istotne. Mimo to Allen sądził, że Biuro Badań Marynarki Wojennej nigdy nie „pozwoli, aby wyszło na jaw, że pozwolono na robienie takich rzeczy”. W swoim drugim liście zawarł własną teorię: „Czuję, że gdyby właściwie pokierowano tą sprawą, to znaczy przedstawiono ją ludziom i nauce w odpowiedni, psychologicznie uzasadniony sposób, to jestem przekonany, że człowiek osiągnąłby cel swoich marzeń... dotarłby do gwiazd. Marynarka przypadkowo odkryła (ku swemu zakłopotaniu) środek transportu, który to umożliwił. Stało się to wtedy, gdy okręt będący obiektem eksperymentu zniknął i na minutę lub dłużej pojawił kilkaset mil morskich dalej w swoim miejscu postoju w zatoce Chesapeake..."

Kiedy doktor Jessup obmyślał treść drugiego listu, otrzymał z Biura Badań Departamentu Marynarki zaproszenie z prośbą o stawienie się na rozmowę. Ku swemu zdziwieniu, kiedy pojawił się w Waszyngtonie, wręczono mu egzemplarz jego własnej książki i poproszono o jej zbadanie. Powiedziano mu, że w lecie 1955 roku książka ta nadeszła zaadresowana do szefa Biura Badań, admirała N. Furtha. Przejrzeli ją również oficerowie z Biura Projektów Specjalnych i Biura Projektów Aeronautycznych. Okazało się, że kartki są wypełnione pisanymi odręcznie komentarzami, które odnosiły się do tekstu Jessupa. Autorami ich były trzy różne osoby, które przekazywały lub przesyłały sobie egzemplarz a uwagi wpisywały oddzielnymi kolorami atramentu. Badając tekst, Jessup zauważył, że charakter pisma oraz styl jednego z komentatorów należy do jego tajemniczego korespondenta Allena. Uwagi poczynione w książce z kilku powodów były naprawdę niezwykle: wydawało się, że ich autorzy przybra-

li rolę przedstawicieli starożytnej i tajemniczej kultury. Posiedli wiedzę o postępie naukowym, jaki dokonuje się na Ziemi i w kosmosie, o wizytach międzyplanetarnych statków kosmicznych i ich napędzie oraz o wojnie kosmicznej, która zniszczyła Ziemię. Komentarze przeplatają się z informacjami na temat pól siłowych, dematerializacji i aktualnie prowadzonych obserwacjach Ziemi z dużych lub małych pojazdów kosmicznych. Poza tymi fantazjami rodem z literatury science-fiction znalazły się jednak wzmianki o tajnych eksperymentach Marynarki Wojennej USA, w tym także o przeprowadzonym 1943 roku „Eksperymentcie Filadelfijskim”.

W ten sposób, dzięki swojej publikacji, Jessup uwikłał się w nader dziwną historię. Niektórym kolegom powiedział, że przy współpracy Marynarki rozpoczął badania. Przerwała je jego nieoczekiwana i tajemnicza śmierć w 1959 roku.

W tym czasie na prośbę Marynarki Wojennej USA i kilku wysokich oficerów firma elektroniczna z Teksasu, Varo Corporation of Dallas, wykonała pewną liczbę kopii książki Jessupa opatrzonej dziwnymi komentarzami nieznanymi autorów. Firma ta wykonywała specjalne - albo tajne - zadania na rzecz Marynarki.

Późniejsze rozpowszechnienie tej pozycji w kołach wojskowych ma w sobie zarodek jeszcze jednej tajemnicy. Jeżeli treść odręcznych zapisków jest nieprawdziwa lub też są one czystym wymysłem, to dlaczego krążyły po Pentagonie? Książka Jessupa, bez adnotacji, nie wywołała specjalnego szumu, więc najwyraźniej to właśnie one spowodowały zainteresowanie oficjalnych czynników.

Pisarz i badacz UFO Gray Barker, któremu po wielu staraniach udało się zdobyć kopię książki z notatkami, dowiedział się o niej w następujących okolicznościach: „Po raz pierwszy usłyszałem o opatrzonym komentarzami wydaniu od Walton Colcord John, dyrektorki pisma »Little Listening Post«, wydawanego w Waszyngtonie periodyku zajmującego się problemami UFO. Pani John powiedziała mi przez telefon o dziwnej pogłosce, że ktoś przysłał do stolicy egzemplarz książki z tajemniczymi notatkami a rząd, nie szczędząc kosztów nakazał skopiować publikację tak, by do oryginalnego tekstu można było dołączyć owe zapiski. Podobno została rozpowszechniona w szerokich kręgach wojskowych.

Sama oczywiście jej nie widziała i niewiele o niej wiedziała. W jakiś sposób łączyła ją jednak z rzekomym eksperymentem

Marynarki Wojennej USA, w czasie którego okręt całkowicie zniknął z pola widzenia. Niewiele z tego rozumiała, aż do chwili, kiedy usłyszała o dziwnych listach Allende, które w zdumiewający sposób opisywały to właśnie doświadczenie".

Mimo że nie było ich dużo, większość kopii bądź to przypadkiem, bądź też w wyniku celowego działania zaginęła. Gray'owi Barkerowi udało się uratować jeden egzemplarz, który wydał on w niewielkim nakładzie z przeznaczeniem dla zainteresowanych badaczy (*The Case for UFOs - Annotated Edition*, Gray Barker, Clar-ksburg, Wirginia).

Samobójstwo doktora Jessupa wymaga dodatkowego komentarza. W czasie, który upłynął między pierwszym wezwaniem do Dowództwa Marynarki a jego śmiercią, zdążył znacznie posunąć się w badaniach nad „Eksperymentem Filadelfijskim”. Mimo że skrupulatnie przestrzegał nakazu tajemnicy, przekazał kilka swoich teorii i wniosków doktorowi Valentine.

Jessup powiedział mu, że Marynarka bezskutecznie próbowała odnaleźć Allende (lub Allena) na podstawie adresu zwrotnego. Nie zdołała również ustalić tożsamości pozostałych dwóch komentatorów. Jessup podejrzewał, że doświadczenia prowadzi się w dalszym ciągu a opisane przez Allende incydenty rzeczywiście miały miejsce. Sądził, że fatalne dla personelu skutki spowodował brak doświadczenia, dostatecznego przygotowania lub zabezpieczenia. Prawdopodobnie przeprowadzono tego typu eksperymenty. Niektóre w porcie i jeden, dość emocjonujący i chyba niezamierzony, na morzu, kiedy to niszczyciel towarzyszący innym okrętom nagle zniknął i po kilku minutach pojawił się najpierw w Norfolk a potem w swoim doku w porcie Marynarki w Filadelfii.

Jessupa niepokoiły te próby i powiedział doktorowi Valentine'owi, że Ministerstwo Marynarki zleciło mu uczestniczenie w jednym z doświadczeń, ale odmówił. Był przekonany, że w czasie eksperymentu w 1943 roku, gdy próbowano wytworzyć chmurę magnetyczną do celów maskujących, odkryto utajone możliwości jakiejś siły - pola magnetycznego - która przy odpowiednim natężeniu byłaby zdolna zmienić, może na zawsze, strukturę molekularną ludzi i przedmiotów w taki sposób, że przeniosły się w jakiś inny wymiar. Poza tym potwierdzałyby to prawdopodobną, ale do tej pory nie kontrolowaną, zdolność teleportacji. Kiedy Va-

lentine, od 1945 roku badacz tajemnicy Trójkąta Bermudzkiego, zasugerował, że to co się dzieje w Trójkącie jest efektem tego samego zjawiska, tylko na większą skalę, Jessup uznał to za możliwe.

W połowie kwietnia 1959 roku Jessup zawiadomił Valentine'a, że doszedł chyba do kilku ostatecznych wniosków na temat szeregu reakcji wywołanych „Eksperymentem Filadelfijskim” i przygotował wstępny szkic, który chciałby z nim przedyskutować. Valentine zaprosił go do siebie na kolację dwudziestego kwietnia...

Jessup nie zjawił się. Według informacji policji, krótko po godzinie 18.30 Jessup wjechał swoim wozem do Matheson's Ham-mock, parku w pobliżu Miami i odebrał sobie życie. Podłączył wąż do rury wydechowej i włożył go do środka wozu. Zatrul się tlen-

FLORIDA  
DEPARTMENT OF PUBLIC HEALTH  
DUVAL COUNTY  
MIAAMI, FLORIDA  
U.S. DEPT. OF HEALTH

CERTIFICATE OF DEATH  
FABRICA Form No. 2309

NAME: JESSUP, JAMES EARL  
SEX: M  
AGE: 42  
RACE: W  
CAUSE OF DEATH: SUFFOCATION BY CARBON MONOXIDE  
DATE OF DEATH: APR 20 1959  
PLACE OF DEATH: MATHESON'S HAMMOCK, MIAMI, FLORIDA

DR. J. H. [Signature]

ili/ zgonu dr. Jessupa.

kiem węgla. W raporcie policyjnym nie ma wzmianki o znalezieniu jakichkolwiek notatek czy też rękopisu. Jeden ze świadków powie-

dział potem doktorowi Valentine'owi, że niczego podobnego przy Jessupie nie znaleziono.

Doktor Valentine wyjaśnił, że doktor Jessup żył jeszcze, gdy został znaleziony, o czym również nie ma notatki w policyjnym raporcie, i dodał: „...Może pozwolono mu umrzeć. Jego teorie wykraczały daleko poza naszą epokę i może istniały... wpływowe czynniki, które chciały nie dopuścić do ich rozpowszechnienia...”

W miarę zagłębiania się w przeprowadzony podobno „Eksperyment Filadelfijski”, staje się on coraz bardziej tajemniczy i dziwny. Pewne informacje wydają się, po bliższym sprawdzeniu, nader trafne, jednak nigdy nie dotyczą bezpośrednio doświadczenia. Cały szereg byłych i nadal aktywnych przedstawicieli Marynarki Wojennej USA twierdzi, że przypomina sobie próbę i nawet podaje dalsze szczegóły. Jednak nikt nie chce ujawnić publicznie swojego nazwiska. Okoliczności eksperymentu są często znacznie upiększane. Niektórzy marynarze stacjonujący w Filadelfii opowiadają, że pamiętają opowieści a nawet wzmianki prasowe o bójce marynarzy w pewnym porcie w Filadelfii. Niektórzy z jej uczestników zniknęli nagle bez śladu, ku przerażeniu swoich przeciwników, i pojawili ponownie jakby z mgły. Wszyscy podają mniej więcej tę samą datę próby a robotnicy pracujący wówczas w filadelfijskim porcie i w dokach twierdzą, że działo się tam coś bardzo dziwnego.

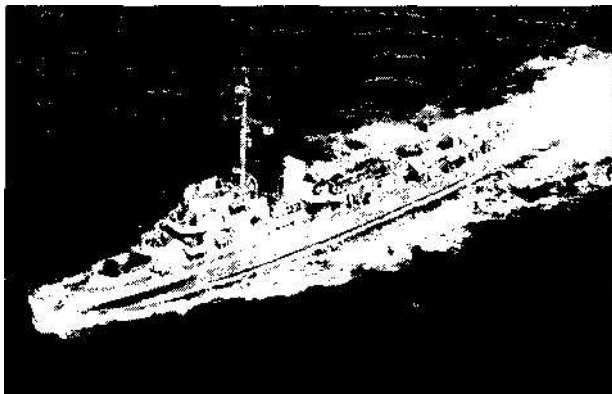
Bezspornym faktem jest, że wykorzystany w eksperymencie niszczyciel amerykański SS „Eldrige” D-173 istnieje naprawdę. Służbę na morzu rozpoczął 27 sierpnia 1943 roku i miał eskortować konwoje i pływać w patrolach przeczesujących okolice Bermudów, zatoki Chesapeake i sąsiadujących wód. Na początku 1944 roku został skierowany do Europy, co zgadzałoby się z datą przeprowadzenia doświadczenia. W czerwcu 1946 roku po zakończeniu służby, odpłynął do Grecji w ramach dwustronnego układu obronnego. Mijamy nadzieję, że skończyła się jego skłonność do znikania.

Okręt „Andrew Furuseth”, z którego obserwowano podobno zniknięcie D-173, faktycznie stacjonował wówczas w tamtym rejonie. Podobnie zresztą jak frachtowiec „Malay”, którego załoga była naoczными świadkami tego samego lub późniejszego eksperymentu.

Wszystkie starania dotyczące odnalezienia dzielnych uczestników próby lub naocznych świadków i przeprowadzenie z nimi

wywiadu zakończyły się niepowodzeniem, ponieważ wielu zniknęło, niektórzy nie reagowali na chęć nawiązania z nimi kontaktu a inni wyjaśniali, że nie chcą mieć z tym nic wspólnego lub przekazywali przez rodziny, że nie chcieliby o tym mówić.

Jeśli rzeczywiście zabroniono mówić o amerykańskich jednostkach marynarki wojennej i handlowej oraz ich załogach biorących



*USS „Eldridge” D-173, niszczyciel Marynarki Wojennej USA, który w połowie października 1943 roku miał się stać obiektem „Eksperymentu Filadelfijskiego”. Niszczyciel rozpoczął służbę na morzu w sierpniu 1943 roku. W czasie, gdy prowadzono eksperyment, faktycznie przebywał w portach i na wodach, o których mowa w raportach na temat doświadczenia (fot. Navy Department, National Archives).*

bezpośredni lub pośredni udział w ówczesnym eksperymencie, to dokładne zbadanie jego okoliczności może okazać się bardzo trudne, tym bardziej, że minęło od niego sporo czasu. Poza tym nie wolno zapominać, że pełne znaczenie jakiegos doświadczenia jest uznawane i rozumiane często dopiero wiele lat później.

Jest również możliwe, że amerykańscy żołnierze, uczestnicy innych eksperymentów, jakie przeprowadzano w czasie II wojny światowej, poszukując nowych możliwości maskowania, sami rozpuścili plotki, z których zrodziła się legenda o „Eksperymentach Filadelfijskich”. Znany jasnowidz i telepata Dunninger zgłosił się

w 1942 roku do przedstawicieli Marynarki Wojennej USA z teorią, zgodnie z którą do maskowania okrętów tzn. czynienia ich niewidzialnymi można by wykorzystać efekt fatamorgany wywołany odpowiednim użyciem światła słonecznego. Bez względu na wynik eksperymentów, musiał podpisać dokument, w którym zobowiązuje się do dożywotniego milczenia na ten temat. Sprawdzono również inne, niezwykle pomysły, m.in. zastosowanie antygravitacji do celów wojskowych.





SS „Andrew Furuseth”  
chwili wodowania.  
Przyjmuje się, że z jego po-  
kładu obserwowano nagle  
zniknięcie D-173 w czasie  
„Eksperymentu Filadelfijskiego”.  
Widziało to podob-  
no wiele osób (fot. SITU).



*Oficerowie i załoga SS „Andrew Furuseth”. Mężczyzna stojący obok wywietrznika to Carl Alende, z którym korespondował dr Jessup (fot. SITU).*

Pewien badacz, który chciał zachować anonimowość, pracował w Marynarki Wojennej USA i znał system magazynowania dokumentów. Zwierzył się autorowi, że miesiącami bezskutecznie szukał w Pentagonie i innych archiwach raportów na temat „Eksperymentu Filadelfijskiego”. „Odkryłem jednak coś w najwyższym stopniu godnego uwagi. - dodał - Ustalono harmonogram prac i eksperymenty są kontynuowane”. Mimo, że prawdopodobnie nigdy nie poznamy końcowych wniosków Jessupa, to jednak w odpowiedziach, jakich udzielił autorowi doktor Valentine, kryją się myśli, które były przedmiotem dyskusji na temat „Eksperymentu Filadelfijskiego” i jego znaczenia dla Trójkąta Bermudzkiego:

*Powiedział Pan kiedyś, przy innej okazji, że doktor Jessup był zdania, iż amerykańska marynarka wojenna odkryła niezamierzenie naturalnie lub sztucznie wytworzoną kombinację warunków, które powodowały znikanie statków, samolotów i ludzi w Trójkącie Bermudzkim. Czy mógłby Pan powiedzieć coś więcej na ten temat ?*

Nie sądzę, by doktor Jessup uważał to za „niezamierzone” odkrycie. Jak mi powiedziano, strona oficjalna od lat hamowała próby z bardzo intensywnymi siłami magnetycznymi. To samo dotyczy silników jonowych, których wynalezienie datowane jest na 1918 rok. Trzymano ten fakt w tajemnicy przed opinią publiczną a ich wynalazców zmuszono do milczenia. Dlatego też jestem przekonany, że wybitni fizycy - przepelnieni zrozumiałą troską -wiedzą o zjawiskach, które pojawiają się na skutek wytwarzania bardzo silnych pól magnetycznych, głównie pulsujących i wirujących.

*Czy w przypadku „Eksperymentu Filadelfijskiego” istnieje jakieś proste, naukowe wyjaśnienie tego, co się stało?*

Moim zdaniem nie ma żadnego wyjaśnienia zamykającego się w ramach znanych lub tradycyjnych pojęć. Wielu naukowców uważa obecnie, że struktura atomu ma zasadniczo naturę elektryczną i nie składa się tak bardzo z cząsteczek materii. Chodzi tu o w najwyższym stopniu skomplikowane współgranie zmiennych oddziałujących na siebie energii. Wszechświat w takim ujęciu byłby bardzo zmienny. Byłoby dziwne, gdyby w tego rodzaju kosmosie nie istniały różne stany materii. Przejście z jednego w jakiś in-

ny przypominałoby przechodzenie z jednego poziomu egzystencji w drugi - byłyby więc pewnego rodzaju międzywymiarową metamorfozą. Innymi słowy, mogłyby istnieć „światy wewnątrz światów”. Od dawna podejrzewa się, że przy tego typu możliwie drastycznych zmianach, siły magnetyczne działałyby jak katalizator. W obecnych czasach jest to właściwie jedyne zjawisko fizyczne, któremu nie jesteśmy w stanie przypisać analogii mechanistycznej. Możemy sobie wyobrazić, jak elektrony biegną w przewodzie elektrycznym i „wyjaśnić” w ten sposób zjawisko prądu elektrycznego. Potrafimy sobie wyobrazić fale energii różnych częstotliwości płynące w eterze i „wyjaśnić” widmo ciepłe, świetlne czy radiowe. Jednak pole magnetyczne opiera się takiemu mechani-stycznemu, modelowemu ujęciu. Ma w sobie coś prawie mistycznego. Ile rdzy konfrontujemy się z niezwykłym (dla nas) zjawiskiem materializacji lub dematerializacji, jak w przypadku UFO, to niechybnie towarzyszą im silne zakłócenia magnetyczne. Tak więc logiczne jest przypuszczenie, że celowo wytworzone, niezwykle siły magnetyczne mogą powodować zmiany zarówno fizyczne jak i witalne. Jeśli coś takiego rzeczywiście zachodzi, ma to również wpływ na czas, który nie jest jednostką niezależną lecz istotną częścią składową specyficznego wymiaru masy, energii i czasu. Tak jak w wymiarze, w którym żyjemy.

*Jeżeli są to skutki działania potężnych sił magnetycznych, to czy Pańskim zdaniem, w Trójkącie Bermudzkim istnieją silne, sporadycznie uaktywniające się pola magnetyczne?*

Sądzę, że tak bez wątpienia jest. Pola te są albo następstwami sporadycznie występujących, możliwe, że zależnych od pór roku warunków pochodzenia geofizycznego lub też efektami ubocznymi aktywności UFO. Nie wykluczam też możliwości kombinacji obu tych czynników. Innym ważnym aspektem, którego nie można lekceważyć, jest prawdopodobne tworzenie się cyklonów magnetycznych będących skutkami działania opisanych zjawisk. Tego typu wirująca burza magnetyczna powiększałaby się samoistnie tak jak tornado i byłaby w stanie stworzyć coś w rodzaju między-wymiarowego przejścia, w które mógłby się dostać człowiek. Doświadczenie Bruce'a Gernona (patrz rozdział VII) jest tego wyraźnym przykładem.

*Jak Pan sady, czy te pola magnetyczne mają pochodzenie naturalne, czy też zostały sztucznie wytworzone?*

Jestem zdania, że powstanie magnetycznych pól siłowych w Trójkącie Bermudzkim wskazuje na kombinację przyczyn naturalnych i aktywności UFO. Może „kosmiczni inżynierowie” wykorzystują potencjał magnetyczny jakiegoś specyficznego rejonu Ziemi, natomiast ich środki lokomocji powodują silne burze magnetyczne. Jak już powiedziałem, te międzywymiarowe pojazdy mogłyby być dla nas zupełnie niewidzialne. Ich obecność w atmosferze można by wysledzić jedynie poprzez zjawiska magnetyczne, radar byłby może w stanie je wyłapać, przynajmniej przez chwilę.

*Czy jako długoletni obserwator i badacz Trójkąta Bermudzkiego uważa Pan, że zostanie wkrótce znalezione możliwe do przyjęcia wytłumaczenie zagadkowych przypadków zaginięć?*

Myślę, że możliwe do przyjęcia wytłumaczenie zjawisk międzywymiarowych będzie możliwe dopiero wtedy, gdy zostanie uznane ich obiektywne istnienie i to w o wiele większym stopniu niż jesteśmy gotowi obecnie przyznać i gdy tego typu „wyjaśniające” teorie otworzą drogę do lepszego zrozumienia zasad i sił działających w przyrodzie. To ostatnie osiągniemy wtedy, gdy bez uprzedzeń przestudiujemy nie ocenzone dane. Mam tu na myśli wszystkie dostępne informacje, bez względu na to, czy potwierdzają obowiązujące dotychczas teorie czy też nie. Musimy zmienić nasze naukowe myślenie. Przejść ze starej, wstecznej metody dedukcyjnej - gdzie fakty muszą odpowiadać jednej postawionej teorii - do nieporównywalnie inteligentniejszej metody indukcji, gdzie fakty pozwalają poznać jakąś zasadę. Tego typu postęp widać już u części niektórych młodszych naukowców i możliwe, że już wkrótce wielu z nas dostąpi nowego, fundamentalnego poznania.

Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy „Eksperyment Filadelfijski” rzeczywiście miał miejsce, czy też nie. Jednak leżącą u jego podstaw ideę trzeba brać jak najbardziej poważnie. Możliwe, że pomysł został rozwinięty na podstawie Einsteinowskiej teorii pola jednorodnego i że został przez nią potwierdzony. Jest to teoria, która próbuje dopatrzeć się logicznego związku między polem magnetycznym i grawitacyjnym oraz innymi zjawiskami

subatomowymi. Zarówno w przypadku „Eksperymentu Filadelfijskiego” jak i w zjawiskach występujących w Trójkącie Bermudzkim mogłoby chodzić o chwilowe zmiany międzycząsteczkowego przyciągania spowodowanego działaniem pola siłowego. Na skutek tego materia mogłaby ulec nagłemu przeniesieniu w inny wymiar, lub, jak można by to nazwać, w świat eteryczny. Tego typu pola siłowe są zarówno przyczyną jak i skutkiem przemiany materii w energię i odwrotnie. Jeśli komuś wydaje się to niemożliwe lub nielogiczne, niech sobie przypomni, że inna, pozornie niemożliwa teoria Einsteina i innych naukowców tak gruntownie zmieniła nasz obraz świata i całe życie. Dzięki niej zyskaliśmy pewność i niezłomne przekonanie, że opanowaliśmy Ziemię i znamy oraz rozumiemy naszą część kosmosu.



*Istnieją teorie, według których Trójkąt Bermudzki jest rodzajem sondy kosmicznej lub naturalnego wejścia, z którego korzystają pozaziemscy goście.*

Jest ogólnie znanym faktem, że ludzkość stoi u progu wyruszenia w kosmos a nawet ma już za sobą pierwsze kroki w tym kierunku. Nastąpił jednak zastój, ponieważ koszty dalszego rozwoju technik prowadzenia wojen i nowych broni mocno obciążają budżet narodów tej planety. Zbadanie dalekich zakątków naszej galaktyki i innych systemów planetarnych musi poczekać, dopóki nie rozwiniemy nowych pojęć na temat przenoszenia materii w inne wymiary i poprzez próżnię międzygwiazdową.

Gdy Kolumb planował swoje wielkie, morskie podróże z różnych portów atlantyckich, natknął się na problemy podobne w pewien sposób do naszych. Chodziło o wyruszenie w zupełnie nieznaną sferę i środki finansowe na realizację tych celów. Żeglarze mieli już za sobą pierwsze próby spenetrowania Oceanu Atlantyckiego, odkryli Wyspy Kanaryjskie, Maderę i Azory, co odpowiadałoby naszym lotom na Księżyc i sondom kosmicznym wysłanym ku innym planetom.

Gdy Kolumb kontynuował przygotowania w różnych portach wzdłuż europejskiego wybrzeża Atlantyku, usłyszał o niezwykłym incydencie, który miał miejsce w Galway w Irlandii. Morze wyrzuciło tam na brzeg niezwykłą łódkę z ciałami dwojga ludzi w skórzanej odzieży. Miejscowa ludność, która nie miała oczywiście pojęcia o istnieniu Eskimosów czy Indian, wzięła ich za Chińczyków.

Wszyscy próbowali zgadnąć, jak ci niezwykli ludzie dotarli aż do Galway. Kolumb pojął instynktownie, że bez względu na to, kim były, przybyły z drugiej strony oceanu. Zagadkowe przepłynięcie Atlantyku z zachodu na wschód utwierdziło go co do prawdziwości tej teorii i pomogło podjąć ostateczną decyzję.

Trójkąt Bermudzki, inna, wielka zagadka Atlantyku może być jednocześnie drogowskazem i ostrzeżeniem przed jeszcze bardziej niezwykłymi i o wiele dalszymi podróżami. Może istnieje ktoś, kto wykorzystuje Trójkąt jako swoistą „drogę”. Gdy nauczymy się kontrolować i wykorzystywać działające w nim siły, to może okaże się, że jest on dostępem do naszej własnej „drogi” do gwiazd i światów w galaktyce.

Jeśli pomyślimy jeszcze raz o Kolumbie wyruszającym odkrywać Nowy Świat, to musimy stwierdzić - abstrahując od moralnego prawa Europejczyków do podbojów - że żądni wiedzy i przygód Europejczycy mieli większe szanse przeżycia od biernych Indian, którzy mimo swojej liczebnej przewagi zostali skazani na zagładę. Możliwe, że jakieś istoty inteligentne badają ziemską przestrzeń od zarania dziejów. I może byłoby lepiej dla nas, gdybyśmy aktywnie kontynuowali i rozwijali badania przestrzeni kosmicznej - najlepiej jako zjednoczona planeta i wspólnymi siłami - niż biernie czekać, aż nasz świat odnajdą i obejmą w posiadanie jacyś inni podróżnicy na swojej „drodze” między gwiazdami.

## Podziękowania

Autor chciałby serdecznie podziękować wszystkim osobom i organizacjom, które przyczyniły się do powstania tej książki nadsyłając swoje rady, uwagi, wskazówki merytoryczne, informacje, rysunki, zdjęcia i słowa otuchy. Nie znaczy to jednak, że akceptują one teorie zamieszczone w tej książce lub też o nich wiedzą, chyba że zostało to wyraźnie zaznaczone.

Szczególną wdzięczność wyraża autor doktorowi Mansonowi Valentine'owi, honorowemu kustoszowi Museum of Science w Miami i asystentowi badawczemu Bishop Museum w Honolulu, za jego rysunki, zdjęcia i udzielenie cytowanego w książce wywiadu.

Poniższe nazwiska podano w kolejności alfabetycznej:

Isaac Asimov, naukowiec, pisarz, prelegent Bahama Air Rescue Association; Gray Berkcr, pisarz, wydawca; Lin Berlitz, pletwonurek, badacz; Valeria Berlitz, pisarka, artystka; Biblioteka Kongresu USA; Carolyn Blakemore, lektorka; Bob Brush, pilot, nurek, fotograf; Hugh Lynn Cayce, prezes Association of Research and Enlightenment; Ray Ciarę, inspektor ds. wyposażenia na statkach pasażerskich; Cynthia Coffey, pisarka, naukowiec; Gene Condon, kapitan prywatnej łodzi podwodnej „Margenaut”; Hadley Doty, inspektor w marynarce handlowej; Julius Egloff, Jr., oceanograf; Barry Farber, komentator radiowy; O. Salvador Freixedo, autor, prelegent; Vincent Gaddis, autor; Bruce Gernon, pilot; John Godwin, autor; Carlos Gonzalez, badacz UFO; Grenada Tourist Office; Don Henry, kapitan, nurek, ratownik; Ben Huggard, pływak długodystansowiec, policjant; dr J. Allen Hynek, astronom, pisarz, badacz UFO; Emily Ingram, reporter sądowy; Theodora Kane, pedagog, artystka; John Keel, pisarz, badacz UFO; Robert Kuhne, inżynier; Edward E. Kuhnle, adwokat, specjalista prawa morskiego; Lloyd - Towarzystwo Ubezpieczeniowe, Londyn; Gene Lore, kapitan pilot TWA; Margen International, badania podwodne; Marynarka Wojenna USA; Marvin McCamis, budowniczy jachtów, kapitan prywatnej łodzi podwodnej; Jacques Mayol, nurek, pisarz; dr Robert J. Menzies, oceanograf, pisarz; prof. Wayne Meshejian, fizyk; Howard Metz, badacz UFO; William Morris, leksykograf, pisarz, felietonista; Gordon T. Morris, pisarz, felietonista; Bruce Mounier, rybak, nurek Narodowego Zarządu Lotniczego i Kosmicznego (NASA); Jerry Osborn, były członek załogi łodzi podwodnej Marynarki Wojennej USA; Dimitri Rebikoff, oceanograf, wynalazca, nurek, pisarz; Robert P. Re-illy, były mat Marynarki Wojennej USA; Jim Richardson, pilot, nurek; John Sander, pisarz, wykładowca, komentator radiowy Seaman's Institute Library; Raymond Shattenkirk, emerytowany pilot Pan American; Siły Powietrzne USA; Gardener Soule, oceanograf, pisarz; Stowarzyszenie Właścicieli Statków; Gene Steinberg, pisarz, wykładowca, komentator radiowy; Straż Wybrzeża Stanów Zjednoczonych; Joe Talley, łowca rekinów; Jim Thome, oceanograf, pisarz, fotograf, nurek; Towarzystwo ds. Wyjaśnienia Rzeczy Niewytłumaczalnych; Maxime B. Vollmer, filolog, znawca mitologii; Robert Waddington, dyrektor szkoły; Robert Warth, chemik-naukowiec; Richard Winer, pisarz, nurek, filmowiec; Roy H. Wirshing, komandor porucznik Marynarki Wojennej USA w stanie spoczynku; dr David D. Zink, profesor uniwersytetu, archeolog.



## Bibliografia

- Bailey, Maurice i Marilyn, *Staying Alive*. New York, 1974r.
- Baker, Ralph, *Great Mysteries of the Air*. Chatto, London, 1966.
- Baxter John, and Atkins, Thomas, *The Fire Came By*. New York, 1976.
- Bende, Albert K., *Flying Saucers and the Three Men*. New York, 1962.
- Berlitz, Charles, *The Mystery of Atlantis*. Souvenir Press, London, 1976.
- Berlitz, Charles, *Mysteries from Forgotten Worlds*. Souvenir Press, London, 1972.
- Berlitz, Charles, *The Bermuda Triangle*. Souvenir Press, London, 1975.
- Blake, George, *Lloyds Register of Shipping, 1760-1960*. Crawley Sussex, England, 1960.
- Busson, Bernard, and Leroy, Gerard, *The Last Secrets of Earth*, New York, 1956.
- Byrd, Richard E. Alone. New York, 1938.
- Cathie, B. L., and Temm, P., N., *Harmonie 695*. Christ Church, New Zealand, 1971.
- Chatelain Maurice, *Nos ancetres venus du cosmos*. Paris, 1975.
- Chevalier, Raymond, *L'Avion a la decouverte du passe*. Paris, 1964.
- Corliss, William R., *Mysteries Beneath the Sea*. New York, 1975.
- Ebon, Martin (Ed.), *The Riddle of the Bermuda Triangle*. New York, 1972.
- Freixedo, Salvador, *El Diabolico inconsciente*. Mexico, D. F., 1975.
- Gaddis, Vincent, *Innsible Horizons*. Ace Books, London, 1975.
- Godwin, John, *This Baffling World*. New York, 1968.
- Hoyt, Edwin, *The Last Explorer*. New York, 1968.
- Hynek, J. Allen, *The UFO Experience*. Abelard - Schuman, London, New York, 1972.
- Jessup, M.K., *The Case for the UFO*. Annotaded Edidon, Clarksburg, West Virginia, 1973.
- Keel, John A., *The Eighth Tower*. New York, 1975.
- Keel, John A., *The Mothman Prophecies*. New York, 1975.
- Keyhoe, Major Donald E., *Aliens from Space*. Panther, London 1975.
- Liedke, Klaus, and Szwitalski, Horst, *Die Meutrie auf der Miami*. („Stern Magazin“), Hamburg, 1975.
- Muck, Otto H., *Atlantis - Gefunden*. Stuttgart, 1954.
- Robertson, Douglas, *Surowe the Savage Sea*. Elek, London, 1973.
- Sagan, Carl, *Intelligent Life in the Unverse*. San Francisco, 1966.
- Sanderson, Ivan T., *Innsible Residents*. Tandcm, London, 1974.
- Soule, Gardner, *Undersea Frontiers*. Chicago, 1968.
- Soule, Gardner, *Under the Sea*. New York, 1971.
- Soule, Gardner, *Men Who Dared the Sea*. New York, 1976.
- Spence, John Wallace, *Limbo of the Lost-Today*. Westfield, Massachusetts, 1975.

Steiger, Brad, and White, John, *Other Worlds - Other Universes*. New York, 1975.  
Sullivan, Walter, *Continents in Motion*. McGraw Hill, London and New York, 1974.  
Taylor, John, *Black Holes* i Souvenir Press, London, 1973.  
Vallee, Jacques, *Passporto Magonia*. Chicago, 1969.  
Vallee, Jacques and Janine, *Challenge to Science*. Spearman, London, 1967.  
Vignati, Alejandro, *El Triangulo mortalde las Bermuda*. Barcelona, 1975.  
Yilliers, Alan, *PostedMissing*. Hodder and Stoughton, London, 1975.  
Wilkins, Harold T., *Strange Mysteries from Time and Space*. New York, 1959.  
Winer, Richard, *The Devil's Triatig/e 2*. Corgi, London, 1976.

### Publikacje prasowe:

„BASRA's Compass" 1975 i 1976 „Miami Herald" (od roku 1945) „National Enquirer" 1975 i 1976 r. „New York Times" 1975 i 1976 r. „Saga" 1975 i 1976 r.

Oprócz tego korzystano z wielu lokalnych gazet w USA i Wspólnocie Brytyjskiej, które opisywały przypadki zaginięć swoich mieszkańców w Trójkącie Bermudzkim.

## Spis treści

Przedmowa.....	5
Tajemnica narasta.....	8
Podróże w zapomnienie - makabryczny bilans.....	25
Wieści od zaginionych (i prawie zaginionych).....	45
Kosmiczna mistyfikacja?.....	64
Atlantyda odnaleziona w Trójkącie Bermudzkim.....	91
Relacje z pogranicza rzeczywistości.....	116
Inna strona czasu.....	138
Światy wewnątrz naszej czasoprzestrzeni i poza nią.....	157
Coraz bliżej.....	182
Drogi do innych światów.....	194
Podziękowania.....	210
Bibliografia.....	211