

Zagłada Patrolu P 19

Morze Zmarłych, Przeklęta Strefa, Trójkąt Śmierci, Otchłań Zapomnianych Statków. To tylko kilka nazw pewnego kawałka Oceanu Atlantyckiego. Co bardziej zmyślna głowa tworzy neologizmy na określenie tego co człowiekowi wydaje się niezrozumiałe, niewyjaśnione...Zapewne domyślacie się o czym mowa, a jeśli nie to już przedstawiam: Trójkąt Bermudzki. Czy ktoś nie zna...?

Nie wiem czy znajdzie się człowiek, który nie słyszał legend o tym miejscu,obszarze, którego granice wyraźnie i dokładnie nie zostały określone. Któż nie zna opowieści o znikających statkach, o dziwnych mgłach i chmurach, o wariujących licznikach urządzeń...Jestem jednak przekonany, że nie wszyscy zdają sobie sprawę, gdzie ta legenda ma swój początek. O tym zapewne wiedzą fani tajemnicy Trójkąta Bermudzkiego.

Każda legenda jest tworzona przez ludzi, na podstawie wydarzeń, domysłów, strachu, niedopowiedzeń itp. Każda legenda ma swój początek, koniec już niekoniecznie...Więc gdzie zaczęły się mity o Trójkącie Bermudzkim? Należałoby cofnąć się w czasie o kilkadziesiąt lat, a dokładnie do roku 1945, gdy 5 grudnia z bazy lotniczej US Navy w Fort Lauderdale wystartowało pięć bombowców TBM...

To miał być zwyczajny lot w ramach ćwiczeń nawigacyjnych. Dla doświadczonych pilotów, dosłownie dziecinna igraszka. Jednak tylko jeden pilot miał długi staż, a był nim 28- letni kapitan Charles Taylor, który w powietrzu spędził ponad 2500 godzin. A reszta? Byli to kadeci, przechodzący regularny kurs szkoleniowy lotnictwa morskiego, którzy zgłosili się do tej służby i innych rodzajów sił zbrojnych- marynarki wojennej, piechoty. Najpierw uczęszczali do szkoły zaawansowanego pilotażu w Miami, skąd pod koniec listopada trafili do szkoły bombowców torpedowych w Fort Lauderdale. Do owego tragicznego dnia 5 grudnia mieli po około 350 wylatanych godz, z tego około 60 za sterami Avengerów, samolotów, którymi 5 grudnia opuścili Florydę i nigdy już nie wrócili. Godzinę przed startem Taylor przyszedł do szefa kursu pilotażu Arthura A. Curtisa, z prośbą aby wyznaczono zamiast niego kogoś innego do poprowadzenia patrolu. W odpowiedzi usłyszał, że nikogo nie ma na zmianę i on musi lecieć. Już po tragedii osoby tworzące różne teorie, wskazywały, że słowa kapitana świadczą o tym, że miał przeczucie nadchodzącej tragedii co jest w mojej ocenie dużym naciąganiem faktów do własnych teorii.

Godzina 14.10. Start. Pięć Avengerów z rykiem potężnych silników mkną przez pas

startowy, odrywają się od ziemi mając w zbiornikach paliwa na około pięć godzin lotu. W tym momencie należałoby wspomnieć o dużym zaniedbaniu kapitana Taylora i obsługi technicznej bazy lotniczej w Fort Lauderdale. Samolot, który pilotował kapitan nie posiadał zegarka!!! Dowódca patrolu musiał się pytać podwładnych o czas lotu. Chronometr jest niezbędny, aby uwzględniając czas i szybkość lotu oraz prędkość i kierunek wiatru, móc ustalić aktualne położenie samolotu. A zadaniem pilotów był szkoleniowy lot po linii trójkąta na oceanie, gdzie nie ma żadnych znaków orientacyjnych, a jedynie przyrządy pokładowe i słońce...

W chwili startu warunki pogodowe były doskonałe i pierwsze etapy lotu przebiegały pomyślnie. Dramat zaczął się około godz. 15.30, gdy samoloty wykonywały ostatni zakręt. Było to w okolicach wyspy Great Sale. Nagle pogorszyła się pogoda. Zaczął wiać silny wiatr, a samolotami huśtały jego mocne porywy, przybywało chmur burzowych, które zakłócały łączność radiową i tak zagłuszaną przez głośną muzykę z kubańskich rozgłośni. Ówczesny stan wiedzy o meteorologii był dużo mniejszy niż teraz i nikt nie przewidział, że na dużej wysokości powstanie gwałtowny prąd powietrzny, który spowoduje ukształtowanie się wtórnego niżu, przez co podstawa chmur niebezpiecznie zbliży się do morza i piloci trafią na północno-zachodni wiatr wiejący z prędkością 45 węzłów (około 83 km/h). To prawdopodobnie ten wiatr był przyczyną zepchnięcia samolotów z kursu, co w efekcie doprowadziło do tragedii.

O tym, że patrol zblądził zdał sobie dowódca sprawę o godz. 15.40. Świadczą o tym słowa kapitana Tylora do jednego ze swoich pilotów, które usłyszał przez radio porucznik Robert Cox, instruktor lotów obywatelski rutynowy patrol:

„Jaki kierunek wskazuje pana busola? Nie wiem, gdzie jesteśmy. Chyba zgubiliśmy się po ostatnim zakręcie”

Porucznik Cox natychmiast nadał wiadomość, że przybędzie z pomocą, tylko poprosił o podanie danych. Otrzymał taką odpowiedź od kapitana Tylora:

„FT 74 (samolot Coxa), tu MT28. Moje obie busole są zepsute, usiłuję nawiązać łączność z Fort Lauderdale na Florydzie. Lecę nad lądem, jest bardzo mgliście. Jestem pewien, że jestem nad Keys, lecz nie wiem gdzie. Nie wiem, jak dotrzeć do Fort Lauderdale. Odbiór.” Cox uznał, że problem nie jest poważny. Nie mógł wiedzieć, że Taylor podał mu zupełnie inną pozycję niż była w rzeczywistości. Mimo to Cox postanowił wyruszyć by wesprzeć zagubionych. Skierował samolot w kierunku południowym, lecz po kilku minutach ze zdziwieniem stwierdził, że komunikaty radiowe patrolu dowodzonego przez kapitana Tylora są coraz słabsze. A przecież powinny być coraz mocniejsze. Ten fakt, to kolejny dowód na to, że Patrol P - 19 po prostu się zagubił.

Tymczasem Cox ponownie usłyszał dowódcę patrolu, który prosił go o pomoc:

„FT74 czy mógłbyś poprosić Miami lub inną bazę, aby włączyli radar i odszukali nas? Nie powinniśmy być zbyt daleko. Na drugim odcinku lotu ćwiczebnego kadeci zgubili drogę. Przejąłem dowództwo, aby naprowadzić ich na właściwy kurs. Teraz jednak wiem, że obie moje busole są niesprawne.”

Jest to trochę dziwna wypowiedź zważywszy na fakt, że kapitan Tylor nie mógł przejąć dowództwa, gdyż był nim od startu. Śmiało można powiedzieć, że kapitan po prostu wstydził się przyznać osobie o niższej randze do błędu. I to tłumaczy charakter jego wypowiedzi. Natomiast Cox domyślił się, że patrol zgubił kurs więc radzi:

„Włączcie swoje ZBX”(radiokompasy wskazujące kierunek powrotu do bazy).

Jednak Tylor nie potwierdził, że otrzymał ten komunikat. Prawdopodobnie nie usłyszał już słów Coxa, gdyż nie włączył radiokompasu mimo wezwań z Fort Lauderdale i Port Everglades. Od tego momentu, a było już po godzinie 16 łączność między Coxem a Patrolem P- 19 została przerwana. Porucznik ląduje w Fort Lauderdale i melduje o kłopotach pilotów patrolu. Uzyskuje jednak odpowiedź, że jest jeszcze godzina do zmroku, samoloty mają dużo paliwa, a kapitan Tylor to stary wyga i bez problemu odnajdzie drogę powrotną na lotnisko. Jednak kapitan, o czy wiedziało tylko kilka osób, miał już na swoim koncie błędy nawigacyjne, a ten był jego ostatnim w życiu.

Dalsze zdarzenia można przypuszczać z dużą dozą prawdopodobieństwa. Tylor w pewnym momencie przez lukę w chmurach ujrzał jakiś ląd i pomyślał, że to wyspa Floryda Keys na południe od Florydy. Skierował więc cały patrol wzdłuż zachodnich wybrzeży półwyspu, przynajmniej tak myślał. Przypuszczalnie Tylor dostrzegł położoną na Atlantyku, na wschód od Florydy, wyspę Andros. Samoloty leciały ku swojej zagładzie...Zamiast lecieć do swojej bazy, oddalały się od niej, paliwo też w pewnym momencie musiał się skończyć. Zapadał zmrok, pogoda pogarszała się...

O godz. 16.45 baza Port Everglades otrzymuje komunikat patrolu:

„Będziemy lecieć kursem na 030, potem wprost na północ, by upewnić się, że nie jesteśmy nad Zatoką Meksykańską”

Dopiero po tej wiadomości dowództwo zdaje sobie sprawę z grozy sytuacji. Próbują nawiązać łączność z samolotami, lecz ich wezwania pozostają bez odpowiedzi. Dlaczego? Kapitan Tylor nie miał włączonego tzw. „żółtego pasma” czyli częstotliwości awaryjnej 3000 kiloherców. Na tych falach łączność była by lepsza, zniknęłaby większość zakłóceń, a stacje pomiarów goniometrycznych mogłaby szybko ustalić pozycję patrolu. Dlaczego więc dowódca patrolu jej nie użył? Wydaje się, że kapitan nie użył „żółtego pasma” bo nie chciał utracić reputacji znakomitego i doświadczonego pilota, a ponadto wciąż myślał, że sobie poradzi.

Fort Lauderdale wciąż ponawia wezwania, jednak nadal pozostają bez odpowiedzi. Słyszać tylko strzępki rozmów pilotów:

„Gdybyśmy poleciełi na zachód, bylibyśmy już w domu...”

„Cholera, gdyby polecieć po prostu na zachód, bylibyśmy już na miejscu”

Dowództwo w Miami ogłasza alarm dla wszystkich stacji ratownictwa morskiego. Bazy na południe od Banana River włączają całe możliwe oświetlenie. Stacje goniometryczne wreszcie ustalają przybliżone położenie patrolu. Bombowce z patrolu znajdują się nad Atlantykiem na północ od Wysp Bahama i na wschód od miejscowości Smyrna na Florydzie.

O godz. 18.15 odbiorniki rejestrują wiadomość:

„...jak długo lecimy tym kursem...proponuję, byśmy lecieli prosto na wschód aż do wyczerpania się paliwa. Bliżej brzegu mamy więcej szans na uratowanie”

Kilkanaście minut później z bazy Dinner Key startuje ogromny wodnosamolot. Ma za zadanie nawiązać łączność z zaginionymi samolotami. Tymczasem niknie łączność z wodnosamolotem.

Tuż przed 19 Port Everglades słyszy ostatnie słowa patrolu:

„FT3 wzywa FT28.”

Stacja nadawcza w Miami już rozpaczliwie nawołuje zaginione samoloty. Na próżno. Jaki był los eskadry? Najprawdopodobniej koło godziny 20 maszynom braknie paliwa i podjęły próbę wodowania. W nocy!!!Huczące morze, wkoło ciemność, woda przecinana tylko białymi wstęgami wzburzonych bałwanów. Można domyślać się, że mało doświadczonych pilotów ogarnęła groza, obezwładniający strach. Poza tym wodowanie wcale nie było łatwym manewrem nawet w dzień przy spokojnym morzu...A wieczorem 5 grudnia ocean był rozkołysany, tworzyły się gigantyczne fale. Prawdopodobnie samoloty uderzyły w 15 - metrowe fale, który przy zetknięciu z maszynami były twarde jak beton. Taki był koniec Patrolu P - 19.

Cała historia została opisana w magazynie American Legion przez Allena Eckerta w artykule „Tajemnica zaginionego patrolu.” Jednak autor tragiczny los Avangerów przypisał tajemniczym mocom czyhającym nieopodal Florydy. Ot, typowa fikcja dziennikarska, bez podawania źródeł za to dużo domysłów i niedomówień. Ta teoria, wzbudzająca ciekawość sensacja, była następnie powielana. Przytaczano inne przypadki zniknięć różnych jednostek wodnych i powietrznych w rejonie Trójkąta Bermudzkiego.

Jako realista, szukający w tajemniczych wydarzeniach logicznego wyjaśnienia, stwierdzić mogę, że większość zaginionych obiektów w Diabelskim Trójkącie uległa zagładzie z bardzo prozaicznych powodów: ludzkie błędy, szalejące tajfuny, burze, piraci, handlarze narkotyków, żywym towarem. Ostatnio mocno lansowana jest teoria pęcherzy gazu. Na dnie morskim zalegają wielkie pokłady zestalonego metanu, który w pewnych warunkach może wrócić do stanu lotnego. Podnoszące się z dna wielkie pęcherze mogą doprowadzić

do zatonięcia nawet średniej wielkości statków.

I tak sądzę, że każdy ma swój pogląd na tajemnicę Trójkąta. A ta historia niech będzie głosem w dyskusji.

Cytowane zapisy wypowiedzi pilotów i służb naziemnych pochodzą ze strony www.history.navy.mil